

L'évolution de la crise au Proche-Orient

Beyrouth est redevenue la capitale de tout le Liban, une même capitale, une même ville, une seule ville. C'est ce qu'a déclaré ce jeudi 30 septembre, le président Amine Gemayel au cours d'une cérémonie organisée au « passage du musée », à la limite entre les deux anciens secteurs de Beyrouth. Le chef de l'Etat a fait le parcours à pied dans les deux sens en passant en revue des détachements libanais et des trois contingents de la Force multinationale. Il a, par ailleurs, demandé au gouvernement de M. Wazzan d'expédier les affaires courantes et la plupart des administrations ont rouvert leurs portes.

Les parachutistes français avaient défilé mercredi l'avenue Fouad-Chehab, appelée « ring de la mort » depuis le début de la guerre et qui était le seul point de passage encore fermé. L'armée libanaise continuait, tout en se déployant, d'interdire de nombreux « suspects » et de ramasser des armes. La radio des Mourabitoun (formation nassérienne), fermée par les Israéliens, a repris ses émissions mercredi. Enfin, le Liban a demandé à la Banque mondiale de lui accorder un prêt de 350 millions de francs pour la reconstruction du pays.

● A WASHINGTON, M. Nicolas Vellotes, secrétaire d'Etat adjoint, a déclaré mercredi, devant une commission du Congrès américain, qu'il était « certain » que le retrait des forces étrangères du Liban surviendrait avant la fin de l'année et que c'était là « l'extrême limite ». Il a également annoncé que MM. Philip Habib et Morris Draper, les deux ambassadeurs américains qui négocient le départ des forces israéliennes et syriennes, retourneraient à Damas à la fin de la semaine. Ils se sont déjà rendus en Syrie, en Jordanie, en Israël et en Arabie Saoudite et devaient rencontrer ce jeudi au Caire M. Kamal Hassan Ali, ministre des Affaires étrangères.

Le porte-parole adjoint du département d'Etat, M. Alan Bombard, a déclaré que « quelques combattants et dirigeants » de l'O.L.P. se sont réunis à la fin de la semaine. Il a précisé qu'ils étaient « en petit nombre », mais que leur retour constituait une « violation sérieuse » des accords négociés par M. Habib.

● AUX NATIONS UNIES, plusieurs ministres des affaires étrangères de la C.E.E.

(Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Luxembourg) ont sévèrement condamné, mercredi, au cours du débat de l'Assemblée générale, l'intervention israélienne au Liban. M. Cheysson, son ministre français des relations extérieures, a eu un entretien avec son collègue israélien, M. Shamir, qui a accusé la France d'avoir eu dans la crise libanaise « la position la plus négative » de l'Europe des Dix. Interrogé au sujet d'une éventuelle visite de M. Begin en France, M. Cheysson a répondu : « Le ton des relations actuelles (entre la France et Israël) ainsi qu'un certain nombre de déclarations du premier ministre israélien ne constituent pas le meilleur encouragement à une invitation officielle à Paris ».

● A DAMAS, les funérailles du colonel Saad Sayal (Abou Walid), chef des opérations militaires de l'O.L.P., ont été célébrées mercredi. Les membres du comité exécutif de l'O.L.P. et de milliers de Palestiniens venus des camps de Syrie. Dans l'oraison funèbre qu'il a prononcée, M. Yasser Arafat a affirmé que les massacres des camps de Sabra et de Chatila ont fait « de

cinq mille à sept mille martyrs ». Il a également précisé que « soixante-douze mille Libanais, Syriens et Palestiniens ont été tués ou blessés depuis le début de l'invasion syrienne au Liban ». Le comité exécutif s'est ensuite réuni mercredi soir sous la présidence de son chef, M. Arafat, pour mettre au point « les mesures capables de faire face à la nouvelle situation créée au Liban ».

● A TUNIS, la presse publie le message que M. Mitterrand a adressé au président Bourguiba, en soulignant que son appel en faveur d'une reconnaissance mutuelle d'Israël et de l'O.L.P. est la meilleure voie et sans doute la seule pour mettre un terme aux multiples drames du Proche-Orient.

M. Habib Chatit, secrétaire général de l'Organisation de la conférence islamique, a annoncé que les ministres des affaires étrangères islamiques se réuniront le 11 octobre, à New-York, pour coordonner leurs positions sur l'affaire palestinienne inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale de l'ONU. — (A.F.P., A.P., Reuters.)

Les dirigeants israéliens ne cachent pas leur ressentiment à l'égard des États-Unis

De notre correspondant

Jérusalem. — L'insistance mise par Washington à obliger l'armée israélienne à évacuer les deux secteurs de Beyrouth a provoqué une profonde amertume à Jérusalem. L'opposition travailliste ne manqua pas l'occasion de souligner que tant la politique de M. Begin que ses dernières semaines à la place Israël dans une inquiétante situation de faiblesse vis-à-vis des États-Unis. « Qui a été expulsé de Beyrouth ? » titre ce jeudi sur quatre colonnes à la une le quotidien *Doar* (travailliste).

Au cours d'une réunion houleuse de la commission parlementaire des affaires étrangères et de la défense, M. Shimon Peres, président du parti travailliste, a déclaré à l'intention de M. Begin : « Vous n'avez pas tenu compte de nos mises en garde contre l'entrée de nos forces à Beyrouth et maintenant vous êtes assis à un dîner d'ambassadeur à Jérusalem. Israël n'est pas tant à l'abri d'une République bananière, mais nous n'avons plus de rapports normaux avec les États-Unis. » On n'a guère opposé à Jérusalem le fait que les dirigeants américains ne cachent pas qu'ils ont dû exercer des pressions pour obtenir le départ des derniers soldats israéliens de Beyrouth. M. Begin a dû lui-même se résigner à donner, le 29 septembre, l'ordre d'évacuer l'aéroport, alors que la veille le chef d'état-major, le général Eytan, déclarait qu'une présence israélienne y serait maintenue. L'ambassadeur des États-Unis au Liban, M. Robert Dillon, a toutefois indiqué que des appareils israéliens pourraient atterrir à Beyrouth, « en cas d'urgence ».

Roi d'Israël

Comme pour sauver la face, on laisse entendre à Jérusalem que le gouvernement américain a admis que l'armée israélienne pourrait conserver le contrôle de la route Beyrouth-Damas, qui est d'une importance stratégique considérable, à tant que les négociations n'aient pas abouti pour le retrait de l'armée syrienne du nord du Liban. On prétend que ce sont de telles « assurances » qui ont permis à M. Begin de faire évacuer l'ensemble de la capitale libanaise.

Toutefois, le premier ministre et le ministre de la défense, le général Sharon, ont tous deux exprimé mercredi le ressentiment qui prévaut parmi les dirigeants israéliens à l'égard des Américains. M. Sharon lors d'une conférence dans le sud du pays.

● Les autorités libanaises ont procédé à plusieurs arrestations et ouvert une enquête à la suite de divers incidents impliquant plusieurs voitures israéliennes dans lesquelles des juifs à Ben-Gardane, à la frontière tuniso-libanaise, et à Zarzis, localité proche de Djersa, la plus grande partie de la communauté juive de Tunisie, environ cinq mille personnes, ont dans le sud du pays. — (Reuters.)

Iran

● Exécution des condamnés de Ghozbad. — Deux hommes accusés avec l'ancien ministre iranien des affaires étrangères, Sadeq Ghozbad, d'avoir trahi un complot visant à renverser l'homme Khomenei ont été exécutés mercredi 29 septembre à Téhéran, a annoncé l'agence iranienne IRNA. Le colonel Ghassem Rostami, ancien procureur militaire, et Mehdi Makhdavi avaient été condamnés à mort par une cour mariale révolutionnaire. Sadeq Ghozbad avait été exécuté le 15 septembre. — (Reuters.)

FRANCIS CORNU.

DEVANT LE « CLUB DE LA PRESSE » D'EUROPE I

M. Sharon accuse M. Mitterrand d'avoir « prolongé la guerre par ses encouragements à l'O.L.P. »

Devant le Club de la presse d'Europe I, M. Ariel Sharon, ministre de la défense d'Israël, a notamment déclaré : « Nous n'avons rien à cacher. J'espère que nous aurons des relations compatibles de quoi que ce soit (...). Mais si quelqu'un est reconnu coupable, j'assumerai moi-même toutes les responsabilités ».

Le ministre a poursuivi : « Je dis que je croyais en la responsabilité ministérielle. J'attendrai les résultats de la commission d'enquête. Nul doute que, à ce moment-là, je ne sois en mesure de prendre une décision, et, croyez-moi, je n'hésiterai pas ».

« Je voudrais établir très clairement qu'aucun officier israélien n'a eu de part dans cette tragédie qui nous a tous profondément choqués. Personnellement, dans le monde, n'a parlé des auteurs du massacre. Seul, Israël, considéré comme responsable, a été blâmé et critiqué. Je peux seulement dire

que ces auteurs étaient libanais, et j'ai vu ça à ce moment-là, dans le monde, sachant que nous ne sommes pas en guerre contre le peuple palestinien, mais que nous nous battons pour nous débarrasser de l'organisation terroriste O.L.P. à Beyrouth, qui était devenue la capitale du terrorisme international ».

M. Sharon a reconnu qu'il avait permis à « des forces libanaises », dont il n'a pas précisé l'identité ni l'importance, de pénétrer dans la zone des camps palestiniens. « Je puis vous assurer, a-t-il aussitôt ajouté, que si nous avions su ou eu le plus léger soupçon de ce qui se passait les résultats de cette opération, nous leur aurions jamais permis d'entrer dans cette zone ».

Il a également souligné qu'aucun militaire israélien n'avait participé à ce « tragique événement », ajoutant : « Dès que nous avons appris ce qui s'était

passé, nous sommes intervenus pour arrêter (le massacre), que nous n'ayons pas bombardé Beyrouth-Ouest et les camps de terroristes, mais, en même temps, nous aurions voulu que l'O.L.P. parte plus tôt. Or le gouvernement français a tout fait pour aider les terroristes palestiniens, pour les sauver. Il est intéressant de noter que beaucoup d'entre eux ont trouvé refuge à l'ambassade de France à Beyrouth ».

M. Sharon a estimé, enfin, que sans que l'on puisse l'affirmer avec certitude, l'assassinat du président Bachir Gemayel « devrait être d'une façon ou d'une autre lié aux Syriens, peut-être à des Libanais sur place mais liés aux Syriens ».

ont prolongé la guerre. Nous ne voulons pas bombarder Beyrouth-Ouest et les camps de terroristes, mais, en même temps, nous aurions voulu que l'O.L.P. parte plus tôt. Or le gouvernement français a tout fait pour aider les terroristes palestiniens, pour les sauver. Il est intéressant de noter que beaucoup d'entre eux ont trouvé refuge à l'ambassade de France à Beyrouth ».

La contre-attaque du général

De notre envoyé spécial

Tel-Aviv. — Il n'y avait bien sûr aucune révélation à attendre du général Sharon sur les massacres de Sabra et de Chatila. La décision du gouvernement israélien d'accepter enfin la création d'une commission d'enquête a permis au ministre de la défense, au cours du Club de la presse d'Europe I organisé le mercredi 29 septembre à Tel-Aviv, d'esquisser toutes les questions sur le sujet. Le général est trop respectueux des institutions de son pays pour ne pas réserver le primat de son témoignage aux juges qui le marqueront pas de l'interrogatoire.

Pour commencer, donc, une vérité connue : aucun officier ou soldat israélien n'a participé directement à la tuerie. Ensuite, des interrogations : ce massacre est l'œuvre de « forces libanaises » avec lesquelles, selon le ministre, l'armée israélienne avait déjà collaboré d'une manière tout à fait satisfaisante. Quelles sont ces forces ? Est-ce bien un responsable phalangiste fort connu des services israéliens, Elias Hobeika, qui les a commandées ? Le général Sharon qui a commis au moins une grave erreur de jugement en ne privant pas les massacres ne peut pas répondre. Demandez-lui acte (malgré le témoignage posthume de Ben Gourion qui regrettait sa propension au mensonge) de deux précisions : il n'était pas d'accord avec M. Begin lorsque celui-ci refusait la création d'une commission d'enquête et si cette commission estime que sa responsabilité est engagée il démissionnera.

Le sujet principal ayant été écarté, le général Sharon est passé à la contre-attaque. Le gouvernement israélien a fait savoir à maintes reprises que l'entrée de son armée dans Beyrouth-Ouest n'était motivée que par le souci de préserver des vies humaines ? Certes, pour le moins affirme M. Sharon. C'est, dit-il, parce que « les terroristes de l'O.L.P. étaient prêts à reprendre leurs actions contre Israël et dans le monde entier » à partir de ce sanctuaire, qu'a eu lieu cette progression. « Au lieu de nous critiquer, vous devriez nous remercier », ajoute-t-il, précisant que le nombre de combattants palestiniens restant dans la partie occidentale de la capitale libanaise s'élevait à deux mille. Que sont-ils devenus puisque — et tous les témoignages confor-

ment — ce ne sont pas eux qui ont été exterminés à Sabra et à Chatila ? Myrène. Le général Sharon ne répond pas. Le général est plus loquace en revanche sur les graves responsabilités que porterait, selon lui, la France dans la crise libanaise. Pas seulement la presse française dont il n'a pas oublié de stigmatiser la partialité (à l'en croire) d'avoir émis l'idée, précisée que ce sont des libanais qui ont commis les crimes de Beyrouth, mais aussi M. Mitterrand.

C'est trop ou trop peu que d'accuser la France d'être responsable du bombardement de Beyrouth et d'avoir libéré des combattants palestiniens. Si la première accusation est absurde, la seconde n'est pas nouvelle, mais elle n'était jusqu'à présent préférée que par des fonctionnaires subalternes. Démentis par Paris et par tous les témoins présents à Beyrouth, elle n'avait jamais été reprise à son compte par une personnalité du rang de M. Sharon.

Qu'à louter à cela ? Un cocktail de contre-vérités, de demi-vérités et de cynisme en forme d'utopie. Citons pour mémoire que c'est de la France que le gouvernement israélien a nommé une commission d'enquête ; que l'ambassadeur Delmas n'a pas été assassiné, comme on le pensait, par des agents syriens, mais par des Palestiniens, que la Jordanie est déjà un Etat palestinien et que les Palestiniens qui y résident peuvent très bien conserver le roi Hussein comme souverain s'ils le désirent puisque Israël n'entend pas s'ingérer dans leurs affaires intérieures ; que les Palestiniens de Ghaïdania peuvent enfin se sentir libres et vivre « presque sans ingérence de la part d'Israël », que Bachir Gemayel a très certainement été assassiné sur l'ordre de Damas même si des Libanais ont servi de bras séculier.

Au cours de la discussion, le général Sharon a aussi déclaré qu'il ne lutte pas contre le peuple palestinien et qu'il n'en a qu'une seule organisation terroriste O.L.P. « Enfant — c'est un bébé, — il lui est même arrivé de jouer avec des enfants palestiniens. Adulte, et ministre fort contesté aujourd'hui, il n'en recueille pas moins 64 % aux derniers sondages de popularité.

JACQUES AMALRIC.

L'histoire

Dossier spécial

Les francs-maçons

La légende des origines

Les francs-maçons pères de la Révolution ?

La République et le triomphe de la maçonnerie

L'épreuve de l'occupation

Les francs-maçons aujourd'hui

Dossier : Les francs-maçons

Historique, organisation, rites, légendes, rôle social, action politique, etc.

L'histoire

Dossier spécial

Les francs-maçons

LA CRISE DU PROCHE-ORIENT

Un débat passionné s'est ouvert au sein de la résistance palestinienne sur la « reconnaissance réciproque » de l'O.L.P. et d'Israël

De notre envoyé spécial

Damas. — Les centaines de milliers de réfugiés palestiniens en Syrie, tout comme les citoyens de ce pays, ont fait preuve d'une singulière discipline face aux événements sanglants du Liban. Les fêtes musulmanes du Sacrifice ont été célébrées en famille, comme à l'accoutumée. Aucune manifestation de solidarité avec les victimes de Sabra et de Chatila n'est venue troubler l'ordre imposé par le gouvernement.

Les autorités ont donné à la presse des consignes de retenue et ont interdit toute forme de manifestation collective, de crainte sans doute que celle-ci ne dégénère en mouvements de foule incontrôlés. La sérénité affichée par la population n'est cependant qu'apparente, comme on peut le constater dans les conversations. La douleur, l'indignation, la colère, le sentiment d'impuissance se mêlent à la haine éprouvée à l'égard des États-Unis et des États arabes, jugés complices des envahisseurs israéliens.

Le fait que des centaines de milliers de personnes aient pu manifester impunément à Tel-Aviv leur opposition à la politique du gouvernement de M. Begin suscite envie et admiration au sein de populations privées de telles libertés. L'ampleur du mouvement de protestation en Israël a porté déjà des fruits, dans la mesure où l'on entend mille par de propos baveux ou venimeux à l'égard des Israéliens ou des Juifs. A Damas, la petite communauté israélienne vaque normalement à ses occupations ; les magasins et les échoppes lui appartenant, souvent situés dans des quartiers palestiniens, ne

désemplissent pas. Les relations personnelles, cordiales ou amicales, n'ont pas été affectées par les atrocités du Liban. Les répercussions des manifestations de Tel-Aviv sont autrement plus importantes au sein des milieux dirigeants de la résistance palestinienne, où l'on discute davantage de projets de paix que de guerre. « Je considère désormais le peuple israélien comme innocent des crimes commis en son nom », nous a déclaré Abou Saleh, membre du comité central du Fatah et de la direction suprême des forces armées de l'O.L.P. « Après les massacres de Sabra et de Chatila, ajoutait-il, mon premier réflexe fut de croire que le fossé entre nos deux peuples ne pourrait jamais être comblé. Ce n'est plus mon avis depuis les manifestations à Tel-Aviv. »

M. Farouk Kaddoumi, le chef de la diplomatie palestinienne, nous a dit pour sa part : « Nous espérons que le mouvement d'opposition en Israël pourra se traduire par le retrait des occupants, non seulement du Liban, mais aussi des autres territoires arabes occupés, et que la coexistence entre nos deux peuples pourra s'instaurer sur la base du droit des Palestiniens à l'autodétermination et à un État indépendant en Cisjordanie et à Gaza, conformément à la légalité internationale. Cependant, de telles perspectives ne pourraient se préciser qu'après la chute du gouvernement fasciste de Begin. »

Les propos que nous a tenus, au cours d'un long entretien, M. Nayef Hawatmeh, sont encore plus nets. Le chef du Front démocratique pour la libération de la Palestine (F.D.L.P.), a nagère considéré comme un « gauchiste » et un « extrémiste », est actuellement très proche de M. Yasser Arafat, et exprime le plus souvent les positions prises en privé par le président de l'O.L.P.

« Nous devons, déclare-t-il, prendre des décisions courageuses lors de la prochaine réunion du Conseil national palestinien (parlement), qui tiendra compte de la volonté de tous les représentants du monde arabe, et de la légitimité internationale. Il faut une fois pour toutes avec ces guerres interminables et menaçantes pour la sécurité internationale. Il faut donc que nous tirions une ligne de conduite réaliste, claire et précise, débarrassée de toute ambiguïté. Bref, notre principale tâche est de faire un bon compromis entre un règlement qui comporterait la création d'un État palestinien indépendant en Cisjordanie et à Gaza. La coexistence pacifique qui s'instaurerait marquerait le début d'un dialogue politique et démocratique entre nos deux peuples pour déterminer la qualité et l'intensité de leurs futures relations, lesquelles devraient évoluer vers des formes supérieures à celles d'une simple coexistence. »

M. Hawatmeh poursuit : « Il y a de cela deux ans, nous recherchions des contacts directs avec les

forces démocratiques et progressistes israéliennes, en vue d'ouvrir la voie à une entente. Dès 1979, l'ancien ministre de l'Éducation de ce pays, M. Arit Eliaz et l'ancien ministre de la Santé, M. Shimon Peres, ont été respectivement à l'époque le parti travailliste et la confédération des syndicats Histadrout. Au fil des années, nous avons tenu des réunions discrètes avec diverses personnalités israéliennes, à Paris, à Prague, à Rome et ailleurs. »

« Au cours de la guerre du Liban, nous avons reçu à Beyrouth, pendant que nous subissions le siège et les bombardements du général Sharon, tout Israël, qui avait exprimé le vœu de venir nous voir. Si le général Mordechai Gouri, l'ancien chef de l'état-major, n'avait pas renoncé, in extremis, à son projet de nous rendre visite, nous l'aurions reçu les bras ouverts et, en prime, nous lui aurions remis un pilote israélien que nous avions capturé. C'est dire combien nous sommes acquis au dialogue avec des hommes tels le dirigeant travailliste Yossi Sarid, qui sont persuadés que le problème palestinien ne sera jamais résolu par la force des armes. »

Admettez-vous la condition préalable de la reconnaissance réciproque des peuples israélien et palestinien ?

« Yasser Arafat et moi-même nous sommes toujours favorables, entre autres, le projet de résolution franco-égyptien présenté au Conseil de sécurité et qui préconise précisément cette reconnaissance réciproque. Que veut-on de plus ? »

Puisqu'il en est ainsi, pourquoi d'annoncer sans cesse une telle décision que vous acceptez ce principe ?

« Il revient au Conseil national palestinien, qui se réunira dans un mois environ, de prendre une telle décision. Le Front démocratique que je dirige a l'intention de soumettre un projet de résolution allant dans ce sens. La question, d'ailleurs, fait l'objet de débats sérieux et qui ont lieu au sein de toutes les organisations de la résistance et, je ne vous le cache pas, les divergences, luttées dans la plupart des cas, se manifestent à l'intérieur de ces organisations. Or nous tenons à conserver, outre que c'est l'unité et la cohésion de l'O.L.P. »

Le refus israélien

« En l'état actuel des choses, nous préférons que le Conseil de sécurité adopte la résolution franco-égyptienne ou un texte analogue, auquel nous nous rallierons sans la moindre hésitation. L'adoption d'une décision prise par l'O.N.U. est certes une victoire, mais elle ne nous permettrait pas de nous libérer des pressions de certains pays arabes qui nous ont fait subir de nombreuses humiliations. Elle aurait été décevante. »

L'enquête sur l'assassinat de Bechir Gemayel aurait mis au jour une piste sérieuse

De notre correspondant

Beyrouth. — Tout le petit peuple d'Achrafieh attend de pied ferme son retour. La conviction des hommes de ce secteur chrétien est que Bechir Gemayel n'est pas mort. Le Mossad et la C.I.A. se mélangent — concurrents ou complices — dans sa disparition et sa probable réapparition. Celle-ci était attendue pour le 23 septembre, jour de l'investiture présidentielle. Cette date passée, une partie des crédules ont baissé les bras. Mais les autres, encore nombreux, attendent encore.

Curieux phénomène, bien réel, ayant sans doute son origine dans la confusion des rôles de l'habitué à l'assassinat, a fait croire que le jeune président élu en était sûr. L'enquête sur son assassinat, quinze jours après l'attentat, serait sur une piste solide, apprend-on. Une source sûre de l'O.L.P. menée par ses propres militants des Forces libanaises, elle aurait permis de remonter la filière, jusqu'à présenter les investigations ont entourées d'un épais secret mais ceux qui les mènent assurent que « tout sera publié quand les preuves auront été réunies » et que « cela pourrait ne plus tarder ».

Si tel devait être le cas, on estime dans les milieux bien informés que, vraisemblablement, les divulgations mèneraient à mettre en accusation « les Palestiniens ». Ceux-ci sont en effet — avec les Israéliens, que désignent l'opinion publique — les principaux accusés potentiels dans cette affaire, les autres hypothèses — les Syriens et les Libanais — sont écartées. Or, on voit mal une mise en accusation directe d'Israël par les Forces libanaises.

À propos de l'enquête aussi, les rumeurs fourmillent à Beyrouth. Elles auraient été dégrées par Bechir Gemayel peu avant son assassinat. « Faut », assurent

celles-ci. Sept officiers auraient été arrêtés après l'assassinat : « Faut également ». Parmi tous les suspects, dix auraient été arrêtés. Quatre, une femme et trois hommes, ont été relâchés. Un jeune homme habitant l'étage supérieur, dont la famille, à l'exception du père blessé et de la sœur, n'ont pas été inquiétés, qui serait l'objet de soupçons sérieux ; pas de commentaires à ce sujet.

Les seuls éléments vérifiables sont ceux qui permettent la reconstruction suivante : l'attentat de l'attentat. Une charge, ayant une puissance explosive de 50 kilos de T.N.T. (et non de 200 à 300 kilos, comme on le disait), d'un poids et d'un volume moindres, a été déposée au deuxième étage, inoccupé de l'immeuble dont le rez-de-chaussée servait de permanence au parti phalangiste.

Elle a sans doute été introduite dans le bâtiment par un individu, cédant l'explosion, puisqu'elle aurait été commandée par une minuterie dont c'était l'autonomie maximum, et non par télécommande. Elle a été placée par un artificier compétent (ou sur ses instructions) et en fonction d'une parfaite connaissance des structures de l'immeuble, de façon à faire s'écrouler les dalles vers le bas, au point précis où se trouvait habituellement Bechir Gemayel, et donc à provoquer une explosion vers le plafond.

LUCIEN GEORGE.

(Publié)

SCIENCES PO
PRÉPARATION ANNUELLE INTENSIVE PARALLÈLE ou par CORRESPONDANCE
Après 2^e année, PRÉPAR. ENA
PRESUP
45, rue Vivienne, 75002 Paris.
Tél. : 261-83-28, poste 261.

AMÉRIQUES

États-Unis

La Chambre des représentants a rejeté de peu une demande de levée de l'embargo sur le gazoduc euro-sibérien

Dans sa première interview accordée depuis sa démission, le 25 juin dernier, et qui devait être diffusée ce jeudi 30 septembre par la chaîne de télévision A.B.C., M. Alexander Haig évoque ses divergences avec les membres de l'administration Reagan et, en particulier, son opposition aux sanctions décidées contre les entreprises participant à la construction du gazoduc euro-sibérien. Imposer des sanctions rétroactives sur un projet conçu dans les années 70 et pour lequel des contrats avaient été signés et des travaux se trouvaient en cours de réalisation « ne pouvait qu'aboutir à de nombreuses tensions internationales », estime l'ancien secrétaire d'État.

De notre correspondant

Washington. — Il s'en est fallu de peu, mercredi 29 septembre, que la Chambre des représentants ne s'oppose aux mesures prises par M. Reagan contre le gazoduc euro-sibérien, par deux cent six voix seulement contre deux cent quatre-vingt-trois. Celle-ci a rejeté une motion anti-embargo inspirée par des républicains mécontents.

Une version amendée de ce texte devait être adoptée un peu plus tard par deux cent neuf voix contre cent quatre-vingt-trois. Celle-ci recommandait un maintien des sanctions pendant quatre-vingt jours encore. À l'issue de cette période, affirme la Chambre, les sanctions ne doivent être levées que si M. Reagan certifie au Congrès que l'U.R.S.S. ne contraindrait pas des prisonniers à construire le gazoduc.

On voit mal la Maison Blanche faire une telle fleur au Kremlin. Le vote de la Chambre n'avait d'ailleurs qu'une valeur théorique. Même si le premier texte était passé, le Sénat s'y serait probablement opposé. Et, dans le cas contraire, M. Reagan aurait mis son veto.

Le secrétaire d'État, M. George Shultz, avait demandé à la Chambre de reporter le débat car il devait remonter cette semaine, à New-York, ses homologues soviétique et européenne. S'il se tient le moment pour le Congrès, d'ailleurs ses divisions, voire son opposition à l'embargo ?

L'argument avait paru valable au speaker (démocrate) de la Chambre des représentants. Mais, paradoxalement, c'est le chef de la minorité républicaine, M. Robert Michel, qui a provoqué le débat. Il fait dire que sa circulaire de l'U.R.S.S. souffrant d'un taux de chômage de 10 %, est particulièrement touchée par l'embargo : elle abrite le siège de Caterpillar, une firme qui a dû licencier beaucoup de monde après s'être vu interdire l'exportation de matériel pour le gazoduc.

D'autres sociétés américaines sont touchées, notamment General Electric, Dresser, Baker International, Smith International.

et Cooper Industries. Selon un chiffre officiel, l'embargo devrait coûter à l'U.R.S.S. 600 millions de dollars de ventes, même si, pour le moment, ce sont surtout leurs filiales étrangères qui en font les frais. Elles craignent pour leur crédibilité. Le président de l'Association nationale des Industriels, M. Alexander Trowbridge, déclarait en août à une commission du Congrès : « Les mesures prises par l'administration ont confusé, contrariées et contraincées. Elles ont des implications à long terme pour la compétitivité internationale des États-Unis. »

Malgré tout, au court terme, on pense que les deux cent trois représentants qui ont voté mercredi contre l'embargo, ils ne se préoccupent ni de la dette internationale ni de la division des alliés occidentaux, mais des pertes d'emplois dans leur circonscription. Le chômage est le souci principal des Américains en ce moment. Comment ne serait-il pas celui de leurs représentants à un mois des élections du 2 novembre ? Quelles que soient les raisons du vote de mercredi, il reste que près de la moitié de la Chambre des représentants est opposée à l'embargo sur le gazoduc. Toutefois, très attentive aux humeurs du Congrès, la Maison Blanche devra bien, tôt ou tard, en tirer la leçon et trouver une porte de sortie.

ROBERT SOLÉ.

Les dépenses du Pentagone pour l'utilisation militaire de l'espace augmentent au cours des cinq prochaines années de plus de 10 % par an, en valeur réelle, indique M. Edward Aldridge, sous-secrétaire à l'armée de l'air, dans une interview publiée, mercredi 29 septembre, par le New York Times. Cette mesure, prise par l'armée de l'air, pour l'espace, dépassera pour la première fois celle de la NASA, était justifiée par la nécessité de moderniser le réseau de satellites militaires de communications, de développer des armes anti-satellites et de financer le programme militaire de la navette spatiale, estime M. Aldridge.

Vous avez le BAC

Devenez un professionnel de qualité

Préparez en deux ans le diplôme du

WILSON INSTITUTE OF MANAGEMENT

agréé par

L'UNIVERSITÉ LIBRE INTERNATIONALE

— GENÈVE —

Le cursus pédagogique est basé sur un enseignement supérieur alternatif : programmes de gestion et management au plus haut niveau à PARIS et SAN FRANCISCO et une véritable expérience internationale.

Pour toute information :
Université Libre Internationale
Service des admissions
M. Ph. DOUBRE
36 rue de Candolle
1205 GENÈVE (Suisse)
Tél. : (22) 989 989

Centre d'information
pour la France
32-33 Galerie Montpensier
Jardin du PALAIS ROYAL
75001 PARIS
Tél. : 16 (1) 296.30.69

La véritable préparation de votre avenir

UNIVERSITÉ LIBRE INTERNATIONALE

— GENÈVE —

Une sélection rigoureuse, la valeur de ses partenaires internationaux.

ISTH Centre
AUTUEL 1982-1983 TOLBIAC
INSTITUT PRIVÉ DES SCIENCES
ET TECHNIQUES HUMAINES
SC.P.O.
ENSEIGNEMENT ANNUEL COMPLET
D'octobre à Juin de Janvier à Juin
■ Entrée en A.P.
17 à 22 h hebdo
■ Enseignement en 2 langues (français
et anglais) simultanément
■ Suivi important
continuel
Centre : 83, 87, Av. d'Italie
TOLBIAC 75013 Paris
Tél. 595.55.35
Centre : 6, Av. Léon Houzeau
AUTUEL 75015 Paris
Tél. 224.10.72-520.45.15

EUROPE

Allemagne fédérale

Les principaux ministres libéraux retrouveraient leur portefeuille dans le futur cabinet de M. Kohl

De notre envoyée spéciale

La « destitution » du chancelier Schmidt le 1^{er} octobre par le Bundestag ne fait désormais plus de doute. Les chrétiens-démocrates et libéraux tablent sur une majorité de dix voix. Le cabinet Kohl serait ainsi le « cabinet des ministres libéraux démissionnaires ». Les portefeuilles de ces ministres seraient redistribués à la C.D.U. bavaroise et au F.D.P.

« Le programme que nous avons mis au point se veut réaliste », déclare le porte-parole de la C.D.U. « Notre but n'est pas de proposer des changements révolutionnaires. On peut toutefois s'attendre à un virage assez net dans certains domaines, celui de la politique intérieure notamment. Ce sont les entreprises qui les créent, et nous le devons à la C.D.U. ».

« L'intégration des étrangers vivant en R.F.A. avec leur famille depuis plusieurs années reste un problème important. La politique intérieure », dit le programme de gouvernement. Mais il ajoute immédiatement qu'une série de mesures seront prises pour faciliter financièrement le retour dans leur pays des étrangers.

M. von Thiesenhausen ajoute qu'il n'est pas question pour le futur gouvernement d'abandonner la loi sur les restrictions professionnelles, comme l'envisageait le précédent ministre de l'Intérieur, M. Baum.

Changement de ton à l'extérieur

Dans le domaine de la politique étrangère, un « ton » est demandé si le retour de M. Genscher comme chef de la diplomatie assurera la continuité dont se réclame le programme mis au point par les trois formations. Le texte affirme la fidélité de la nouvelle coalition à certaines options fondamentales : adhésion « sans réserve » aux positions de l'alliance atlantique en faveur d'une défense efficace, respect des traités avec les pays de l'Est, politique de détente et de dialogue. Certains aspects de la politique étrangère allemande depuis treize ans sont irréversibles.

La nouvelle coalition n'abandonne pas la volonté de défendre la politique de détente, par la voie des « relations privilégiées » avec les États-Unis. La C.D.U. observe sur ce point un flou prudent. Pas question, dit-on, de suivre l'embargo américain à l'égard du gas-oil soviétique : « Nous n'avons pas décidé la construction mais nous nous refusons à rompre des contrats déjà signés avec l'Union soviétique ».

Mais, lors, en quel consiste le renouveau de « relations privilégiées » avec les États-Unis ? « Sur le plan humain, répond le porte-parole de la C.D.U., il y aura naturellement un échange de vues. Nous ne reproduisons pas l'arrogance et les erreurs de comportement du chancelier Schmidt. Je ne dis pas que sur le problème de l'ong, celui de la liberté à l'atlantique, le chancelier Schmidt ait jamais eu une attitude négative, mais il y en a eu dans son parti chez tous ceux qui situent la République fédérale à distance entre les États-Unis et l'Union soviétique ».

Le porte-parole de la C.D.U. rappelle que la R.F.A. vit pour 40 % de ses exportations, et que tout ce qui pourrait les compromettre serait « suicidaire ». Le ton cependant va se durcir à l'égard des pays de l'Est en général, et de la R.D.A. en particulier. Les avantages économiques que la R.D.A. tire de ses rapports avec la République fédérale devront être « mieux compensés » par des avantages sur le plan humanitaire pour les Allemands de l'Est. Le futur gouvernement entend, notamment, lier la reconnaissance des accords de Berlin (des crédits à Berlin-Est) à la réduction du taux de change imposé aux Allemands de l'Ouest se rendant en R.D.A.

La visite que devait effectuer M. Honecker en R.F.A., cette année, paraît dans ce contexte compromise. Pas de changement de cap donc dans la politique à l'Est, mais un changement de ton qui pourrait en fait être lourd de conséquences.

du gouvernement de Bonn à l'égard du gouvernement américain pourrait tenir, sur le plan politique, les relations avec Paris. On affirme en tout cas qu'elle n'aura pas de conséquences sur les relations économiques avec la France, premier partenaire commercial de la R.F.A.

En matière économique, l'accord de gouvernement est infiniment moins sévère que les mesures qu'avait précédées. Il y a quelques semaines, le ministre de l'économie, M. Lambrecht, et qui avaient déclenché la crise. L'objectif est avant tout de relancer les investissements privés. « On ne peut pas, dit le porte-parole de la C.D.U., ordonner des emplois par décret. Ce sont les entreprises qui les créent, et nous le devons à la C.D.U. ».

L'augmentation d'un point de la T.V.A., l'emprunt obligatoire pour les hautes revenus seront destinés à l'investissement. On ne prétend pas régler le problème de l'endettement, mais quelques économies seront réalisées, notamment par le freinage de certaines dépenses sociales et un ralentissement des salaires dans la fonction publique contre lequel les syndicats de fonctionnaires se sont vigoureusement élevés, dès mercredi.

Les partis démocrates-chrétiens ont tiré les leçons des expériences Thatcher et Reagan, et savent qu'ils n'ont aucun intérêt à déclencher la guerre avec les syndicats en pratiquant par exemple des coupes sombres dans le budget. Ces partis, en outre, ne sont pas exclusivement conservateurs. Ils étaient la composante populiste dans un mouvement social-chrétien et le langage de la droite qui dit gouvernement au centre. Il n'est donc pas question qu'ils provoquent la rupture du fameux consensus allemand, d'autant moins que s'ouvre en R.F.A. une période pré-électorale.

CLAIRE TRÉAN.

Querelles de légitimité

(Suite de la première page.)

Le danger le plus immédiat cependant, c'est que ces groupes agissent sans même attendre les encouragements de partis politiques, que ce soit pour s'accrocher des privilèges ou parce que le gouvernement et les partis qui le soutiennent aient négligé une autre constatation parfaitement pertinente faite par Jacques Chirac dans la même lettre : « Qu'un pouvoir soit légitime en place ne signifie pas qu'il soit sans frein ni sans limite. La majorité doit avoir assez de scrupules pour ne pas prétendre tout repaquer au peuple un blanc-seing que celui-ci, à l'évidence, n'a pas entendu lui donner ».

En Allemagne, le débat sur la légitimité est d'abord d'ordre institutionnel. C'est Helmut Schmidt qui l'a lancé en cherchant à obtenir la dissolution du Bundestag : le parti libéral est-il en droit de renverser ses alliés sans avoir reçu un nouveau mandat de ses électeurs ? Constitutionnellement, la réponse est affirmative. La procédure du vote de défiance, construite à l'origine pour empêcher le pouvoir de désigner un chancelier sur une nouvelle majorité, comprend une partie de l'ancien droit. Et la critique de Schmidt passe trop rapidement le précédent de 1968, où le parti chrétien-démocrate a précisément permis aux socialistes, ses adversaires du combat électoral de l'année précédente, de renverser un petit groupe en pour la première fois depuis 1930.

Mais la légitimité, c'est aussi une crédibilité. Notamment lorsque tout un système institutionnel est en cause. Le III^e et le IV^e République ont vu leurs citoyens se détacher d'eux, notamment parce qu'ils se sentaient trahis par un jeu d'alliances successives et contradictoires portant sur le même enjeu. En 1930, la majorité au pouvoir n'avait guère de ressemblance avec celle qu'avait légitimée

l'élection « Front populaire » de 1930. De 1948 à 1961, même changement. Et le gouvernement Molle, formé en février 1966, ne correspondait vraiment pas à l'alliance affirmée pendant la campagne électorale.

Or le parti libéral allemand n'a même pas l'excuse de l'impossibilité de former une majorité sans infidélité aux engagements pris devant les électeurs. Des engagements qu'il avait voulu, voire deux ans, particulièrement solennels : non, il ne serait plus le parti de l'aller-retour entre les deux grands ; voter pour lui, ce serait voter pour une solide coalition avec le S.P.D. A-t-il alors le droit moral de changer d'alliance sans une nouvelle légitimation électorale ? Les électeurs de Hesse la lui ont spectaculairement refusé dimanche dernier. Mais pouvaient-ils se substituer au corps électoral dans son ensemble ? C'est la querelle du lendemain.

Ce n'est pas la seule. En effet, de nouvelles élections législatives risquent de provoquer une autre perte de crédibilité, donc de légitimité, du système institutionnel, donc de la démocratie parlementaire : si à Bonn comme à Hambourg et à Wiesbaden, le tiers-parti refuse le jeu des alliances, si les alternances en situation d'arbitrage entre les deux camps ont pour effet d'empêcher la formation d'un gouvernement, le blocage pourrait avoir des effets aussi dangereux pour la démocratie que le discrédit initial d'un gouvernement appuyé sur un petit groupe en voie de décomposition.

Les enjeux du débat allemand sont donc dans l'immédiat plus graves que ceux de la querelle française. À plus long terme, il s'agit de savoir dans l'un et l'autre pays quelle est la capacité de résistance aux effets sociaux d'une crise économique prolongée d'un système politique fondé sur le pluralisme et l'alternance décidée par élections.

ALFRED GROSSER.

Grande-Bretagne

Le congrès du Labour adopte le principe du désarmement nucléaire unilatéral

De notre envoyée spéciale

Blackpool. — Les travaillistes ont confirmé le mercredi 29 septembre, à leur congrès de Blackpool leur prise de position antérieure en faveur du désarmement nucléaire unilatéral. Mais, pour la première fois, ils l'ont fait à la majorité des deux tiers, qui, en principe, transforme une simple décision de congrès en un article du programme fondamental du parti. Toutefois, une forte majorité a repoussé une demande de sortie de l'alliance atlantique.

Quatre millions neuf cent mille mandats contre un million neuf cent mille ont approuvé la motion en faveur du désarmement nucléaire unilatéral, soutenue par la direction du Labour. Cette motion indique que « le désarmement unilatéral de la Grande-Bretagne sera une initiative utile conduisant à un désarmement multilatéral dans le monde entier ».

Elle s'oppose au remplacement des fusées Polaris de la force britannique de dissuasion par des Trident, comme le prévoit le gouvernement conservateur, ainsi qu'au déploiement des missiles de croisière.

Elle demande la fermeture de toutes les bases nucléaires américaines ou britanniques sur le sol ou dans les eaux territoriales de la Grande-Bretagne. Elle s'oppose au déploiement de toute arme biologique ou chimique, elle propose enfin le désarmement

de l'industrie de l'armement et la définition avec les syndicats d'un programme de reconversion de cette industrie afin de recycler les salariés qui perdront leur emploi.

Le congrès s'est prononcé en même temps pour le « développement de la défense non nucléaire de la Grande-Bretagne » — ce qui semble impliquer qu'un éventuel gouvernement travailliste donnerait la priorité à l'armement conventionnel — et il a chargé le conseil national exécutif de veiller à ce que l'engagement en faveur du désarmement unilatéral soit expressément contenu dans le programme électoral du parti.

C'est bien là que le bât blesse, car le conseil national exécutif, qui définit le programme électoral avec le « cabinet fantôme », est maintenant dominé par une droite qui considère avec un certain scepticisme le désarmement unilatéral. M. Foot lui-même, qui en est personnellement un partisan convaincu, s'est gardé d'y faire explicitement référence dans son discours au congrès (le Monde du 30 septembre). Quels que soient les sentiments généraux des militants, il est probable qu'un gouvernement travailliste se montrerait plus prudent dans la définition de sa politique militaire.

DANIEL VERNET.

"UN ROMAN D'AMOUR FOU"

(Le Nouvel Observateur)

PATRICK POIVRE D'ARVOR

Les enfants de l'aube

PATRICK POIVRE D'ARVOR
Les enfants de l'aube

« Un livre qui survivra à l'actualité littéraire. Une autre version du Blé en herbe ou de Tristan et Yseult »
Figaro Magazine

« Une histoire romantique dans une ambiance à la Thomas Mann »
Marie Claire

J.C. LATTES

SI VOUS MESUREZ 1 m 80 OU PLUS (jusqu'à 2 m 10) SI VOUS ÊTES MINCE OU FORT

JOHN RAPAL
Costumes tailleur prêt-à-porter.

COSTUMES PARDESSUS VESTES SPORT BLAZERS, BLOUSONS IMPERMÉABLES.

CURUS - PEAUX - DAIM PANTALONS VELOURS JEANS - CHEMISES ET PULLS
(4 LONGUEURS DE MANCHES)

45, rue de la République
75001 PARIS - Tél. : 238.14.10
Ouvert du lundi au samedi
de 10 h à 19 h - sans interruption
Salles Personnelles
Parking gratuit

(Publi-Info)

Société internationale dynamique, domaine des machines pour la production d'articles en verre creux nous a chargé de rechercher

un TECHNICIEN — COMMERCIAL

- Disposé à se déplacer fréquemment en Europe occidentale ;
- Age : 30 à 40 ans ;
- Titre d'études requis B.T.S. ou maîtrise en matières techniques ;
- Parfaite connaissance langue française et anglaise (langue italienne souhaitée mais non indispensable) ;
- Lieu de travail initial : Italie du Nord ;

pour développer une activité technico-commerciale pour le marché français subordonnée à un stage de formation intensive.

On offre d'importantes perspectives professionnelles et de carrière à un candidat ayant sens responsabilités et capable initiative.

Prière adresser dossier de candidature (discret et assuré), sous réf. SP 16.011 à PRAXI S.r.l., Services des carrières, Société d'organisation - Rue XX Septembre, 8/8 - 16121 Gènes (Italie).

TWA vers et à l'intérieur des USA

New York : 2 vols quotidiens - 2995 F*

Liaison sans escale de Paris CDG1 en gros porteur. TWA dessert également plus de 50 villes à l'intérieur des États-Unis.

*Tarif loisir aller/retour.

Vous plaire nous plaît.



مكتبة
الاحمد

LE DÉBAT SUR LA DÉCENTRALISATION DANS LES DOM A L'ASSEMBLÉE NATIONALE

M. EMMANUELLI : « Il serait regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir des départements d'outre-mer »

Les vieilles lunes... Cela a toutes les apparences d'un dogme : l'avenir des départements d'outre-mer ne saurait être envisagé qu'en tenant compte de ce qui a été leur passé. Les DOM ne peuvent progresser qu'en restant fidèles au statu quo, qui, seul, est légitime au regard d'une France historique, éternelle, et de sa loi suprême, la Constitution, qui la protège des tentations et des débordements. Telle est, déformée, la thèse de ceux qui refusent au gouvernement le droit d'adapter l'organisation interne des départements d'outre-mer. Cette position, pour respectable et sincère qu'elle soit, paraît faire fi de ce que l'on croit être une loi générale : l'immobilité, c'est le déclin. N'est-ce pas le cas en matière de santé ?

MM. Foyer et Debré (R.P.R.) développent deux séries d'arguments qui, à leurs yeux, sont complémentaires : le projet est inconstitution-

nel (mal doute que l'opposition salue le Conseil constitutionnel) ; il est rétrograde (les intentions de la gauche qui, à terme, veut « larguer » les départements d'outre-mer. Dernière étape du raisonnement : les socialistes veulent conduire les DOM à l'indépendance, manipulés qu'ils sont par les communistes. Et puis, tout de suite, M. Debré rappelle que les objectifs de l'Union soviétique et de la France dans les Caraïbes, l'océan Indien et en Amérique du Sud, sont directement opposés. La boussole est bousculée. Faut-il une explication de texte ? Les socialistes sont les otages du P.C.F., qui lui-même est contrôlé par Moscou. Au fond, par intermédiaires interposés, c'est Moscou qui est responsable de cette violation de la Constitution. L'ingérence dans les affaires intérieures françaises, ou l'admettra, est inadmissible !

Vous agitez le chiffon rouge de l'anticonstitutionnalisme, a constaté sans illusions M. Quilès

(P.S.). Il y a une autre explication — qui n'est pas contradictoire : « Les privilèges ne votent pas la disparition de leurs privilèges », a rappelé M. Césaire (app. P.S.). Sans peine de croire qu'il pourrait vaincre d'invincibles certitudes par le raisonnement, M. Emmanuelli a demandé que l'on juge le gouvernement aux actes, aux principes qu'il défend : l'autodétermination, ce n'est pas l'indépendance, c'est la liberté. Les populations françaises d'outre-mer resteront françaises tant qu'elles le souhaitent. Que dire d'autre, sinon que l'instauration de la crainte, la dramatisation, sont incompatibles avec le respect de la dignité des populations concernées ? « Il serait regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir », a ajouté M. Emmanuelli.

L'avenir, le fantôme du présent obère-t-il ?

LAURENT ZECCHINI

Mercredi 29 septembre, l'Assemblée nationale examine le projet de loi portant adaptation de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion. Ce texte (qui a été analysé dans le Monde daté 9, 13 juillet et 10 septembre) a essentiellement pour objet de prévoir que dans chaque département d'outre-mer, le département et la région étant maintenus, ces deux collectivités seront administrées par une seule assemblée, le conseil général et régional, qui, élu au suffrage universel, et à la représentation proportionnelle, exercera les compétences des conseils généraux et des conseils régionaux métropolitains. Par rapport au droit commun, il est notamment prévu que ces conseils seront consultés sur les projets d'accords de coopération entre la France et les États voisins des DOM, et ils auront la possibilité de créer des agences prenant en charge la réalisation d'importants projets de développement.

M. Emmanuelli, secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, insiste sur la nécessité d'instaurer entre la métropole et les DOM « une relation nouvelle fondée sur la solidarité, la responsabilité et la considération réciproques ». Soulignant que la loi du 19 mars 1984 — qui a fait des anciennes colonies des départements d'outre-mer — a été votée par la gauche alors que le gouvernement de l'époque était présidé par le socialiste Félix Goutin, il ajoute : « Il n'est donc pas concevable — comme certains cherchent à le faire croire — qu'un gouvernement de gauche ait, par principe, la volonté de porter atteinte à un texte qui demeure une étape décisive dans l'instauration de la démocratie d'outre-mer ». Cependant, « devant les difficultés qui s'accumulent », ajoute-t-il, « la réforme proposée — à cette loi — a perdu son vertu incantatoire et ne peut plus constituer à elle seule un remède politique efficace ».

Rappelant les difficultés structurelles de ces départements, M. Emmanuelli indique notamment : « Ce n'est pas un hasard si la plupart des tentatives individuelles pour lancer sur place telle ou telle production ont été décriées, sabotées... ». Il déclare d'autre part : « Les gouvernements qui nous ont précédés, généralement manœuvrés sur ce point par les forces conservatrices locales, ont considéré que l'éparpillement des cultures locales allait à l'encontre de l'unité nationale. Conception étriquée de cette dernière, et à coup sûr réductrice de la culture elle-même... Comment voulez-vous qu'une telle négation de

l'autre, un tel mépris du droit à la différence, puissent sander une communauté nationale ? »

Après avoir présenté l'économie générale du projet, M. Emmanuelli souligne : « Je suis convaincu que dans les DOM, aucun problème économique ou social ne pourra être traité avec quelque chance de succès tant qu'on préalable n'aura pas été résolu un problème politique fondamental : celui de la diminution des pouvoirs d'un Etat centralisé et dominant au profit de l'émergence d'un véritable pouvoir de décision local dévolu par les élus du suffrage universel ». Il ajoute : « Il se agit éminemment regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir ».

Le secrétaire d'Etat résume ensuite l'idée qui aurait consisté à diviser chaque département d'outre-mer en deux départements : une telle solution, « qui se situerait dans le droit fil de l'assimilationnisme », représenterait l'inconvénient d'un coût prohibitif, environ 150 millions par département, du fait des constructions et du recrutement des fonctionnaires. Répondant ensuite à l'accusation selon laquelle le gouvernement envisagerait « à terme — de larguer » ces départements, M. Emmanuelli déclare : « De quoi donc l'opposition a-t-elle peur ? Elle sait parfaitement que notre projet n'ouvre aucunement la voie à l'indépendance et que la Constitution protège, au surplus, les populations concernées contre toute tentative d'abandon de la part d'un gouvernement qui en aurait la tentation, ce qui n'est évidemment pas le cas de celui-ci ». Il résume également la thèse consistant à apposer une majorité locale à une majorité nationale, en indiquant : « L'objectif avoué consiste à vouloir placer des portions du territoire hors d'atteinte de la compétence du gouvernement et du Parlement ».

M. FOYER (R.P.R.) : le prix de la passivité du P.C.

Le secrétaire d'Etat rappelle que la doctrine du gouvernement concernant le statut des DOM, « c'est celle de notre Constitution, qui repose elle-même sur la logique de l'autodétermination, seule compatible avec la démocratie ». Il indique, en conclusion : « Rien dans les actes de ce gouvernement ne permet d'écarter la thèse du large et complet développement, pour des raisons qui témoignent au mieux d'un aveuglement étonnant, au pire d'une tactique exclusivement électorale, qui vise à fonder sur un réflexe de peur la conservation de positions qui ne peuvent l'être sur l'espérance ». Il ajoute : « Cette attitude, qui consiste à chercher par l'instauration de la crainte ce que l'on ne peut obtenir de l'adhésion des consciences, me paraît incompatible avec le respect de la dignité des populations concernées ».

Définissant une exception d'irrecevabilité (dont l'objet est de faire reconnaître que le texte proposé est contraire à une ou plusieurs dispositions constitutionnelles), M. Foyer (R.P.R., Maine-et-Loire), assure que le projet constitue « le prix de la passivité du parti communiste, le salaire de la sagesse de M. Krauskopf ». L'ancien garde des sceaux explique que le projet est contraire au principe d'assimilation : il note que, au regard de l'article 72 de la Constitution, les départements d'outre-mer sont de même nature que les autres départements. L'assimilation suppose l'unité de législation, l'unité d'organisation administrative sous réserve d'adaptations nécessaires par la situation particulière des départements. Or, souligne-t-il, « ces adaptations ne seraient plus légitimes au regard de la Constitution si elles aboutissaient à doter les DOM d'une organisation particulière, caractéristique des territoires d'outre-mer ». D'autre part, selon M. Foyer, l'adaptation, qui doit être indispensable, ne l'est pas en l'espèce. En outre, le projet bouleverse le statut départemental,

puisque l'on supprime le conseil général. Le député R.P.R. insiste sur le fait que l'élection par canton est la garantie de la solidarité départementale, et ajoute : « On ne peut, par une loi ordinaire, faire disparaître l'ensemble et la notion de département d'outre-mer sans procéder par la voie d'une révision constitutionnelle ». Bref, poursuit M. Foyer, « vous voulez substituer aux DOM une nouvelle collectivité territoriale immémorable, ce que la Constitution vous interdit ».

Selon l'ancien garde des sceaux, le projet porte également atteinte au principe d'égalité par celui de ses dispositions qui ont trait à la fin du mandat des conseillers généraux des DOM, au régime spécial de deux cantons de la Guadeloupe, à l'insuppléation de la loi au cinquième département d'outre-mer, Saint-Pierre-et-Miquelon, enfin à l'institution d'un plancher de 5%. Il souligne, en conclusion : « Ceux qui dénoncent les coups d'Etat permanents se permettent aujourd'hui de dépasser l'imaginable en fait de malhonnêteté politique ».

M. CÉSARE (app. P.S.) : « Les privilèges ne votent pas la disparition de leurs privilèges »

M. Aimé Césaire (app. P.S., Martinique) estime que l'argumentation de l'ancien garde des sceaux, sous une « virtuosité juridique », révèle « un florilège de sophismes ». « Je trouve, moi, dit-il, que ce projet est bon, car il corrige l'absurdité, répare l'injustice, constitue un progrès de la démocratie. Que la droite s'y oppose, est naturel : les privilèges ne votent pas la disparition de leurs privilèges. Mais jamais on n'a mis en avant autant de grands mots pour défendre une cause misérable ». Le maire de Fort-de-France affirme, en outre, que l'opposition fait preuve de « naïveté » quand elle réclame des considérations juridiques les rapports entre la métropole et les départements d'outre-mer. « Des liens qui ne seraient que juridiques seraient des liens bien fragiles », souligne-t-il. Il lance finalement une mise en garde aux adversaires du texte gouvernemental : « A toute annonce de réforme, vous savez la panique. Vous êtes obnubilés par l'indépendantisme, vous oubliez le danger d'une représentation artificielle d'un pays légal faisant écran au pays réel, danger qui est sans doute le meilleur fourrier de l'avenir. Si le langage de la violence devient le seul possible, vous vous apercevrez que le machinisme ordinaire n'a servi à rien ».

L'exception d'irrecevabilité est rejetée par 329 voix contre 152.

M. Debré (R.P.R., la Réunion) oppose ensuite la question préalable (dont l'objet est de faire décider qu'il n'y a pas lieu à débattre). Evoquant l'argumentation développée par M. Emmanuelli, il assure : « Les raisons invoquées cachent une véritable raison, que l'on ne veut pas dire ». Le maire d'Ambouès résume la thèse selon laquelle la coexistence de deux assemblées différemment élues sur le même territoire est impossible, ainsi que l'exemple de Paris : « Paris, dit-il, c'est Paris, c'est-à-dire une capitale, et, suivant une tradition historique, le régime de la capitale est un régime qui lui est propre ». Il souligne ensuite : « La tradition républicaine, c'est le droit commun des structures sur lesquelles on greffe par l'action les particularismes nécessaires ». Le député R.P.R. estime que prendre le département d'outre-mer comme bouc émissaire pour justifier le retard des départements d'outre-mer sur le plan économique et social, c'est « se moquer du monde ».

L'ancien premier ministre déclare ensuite : « Cette difficulté d'exister qui sera la marque de cette assem-

blée unique, cette surenchère constante qui trouble les esprits sans avancer les affaires, cette fuite en avant qui lui sera sans cesse proposée, nous savons qu'il aura intérêt constant à être le moteur... ». M. Debré parle, à ce sujet, des partis communistes des départements d'outre-mer et « de leurs alités autonomistes ». Il explique que ces partis ont remplacé, dans leur langage, le mot indépendance par celui d'autonomie. Leur stratégie, poursuit-il, est simple : dissolution des conseils généraux, dissolution des conseils régionaux et élection d'une assemblée unique à la proportionnelle. « Et voilà l'acte de naissance du projet qui nous est présenté ! », lance-t-il. Le député de la Réunion insiste sur le fait que les objectifs de l'Union soviétique dans l'océan Indien, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud sont directement opposés à ceux de la France.

En conclusion, il définit la voie qu'il aurait été préférable, selon lui, de suivre : « (...) Ayant donné pendant plusieurs années l'élan nécessaire pour répondre aux aspirations objectives des jeunes générations, vous auriez pu, département par département, à l'occasion d'une consultation normale ou par une grande consultation populaire, demander si le droit commun devait être maintenu ou si un changement s'imposait ».

S'opposant à la demande de l'ancien premier ministre, M. Quilès (P.S., Paris) rappelle que M. Debré lui-même, en 1958, devant le Conseil d'Etat, plaidera pour une évolution qui conduise les anciennes colonies « à une organisation administrative particulière, voire, dans certains cas, à des dispositions spéciales du point de vue législatif ». M. Quilès demande alors : « Pourquoi ce principe d'adaptation aux spécificités locales n'est-il si mal appliqué ? Tout simplement pour des raisons de conservatisme politique ». Résumant, d'autre part, les arguments de l'opposition relatifs au prétendu « largage » des départements d'outre-mer, M. Quilès, s'adressant à M. Debré, déclare : « Soyons-vous : c'est bien vous et le général de Gaulle qui avez conduit treize départements d'outre-mer, comme l'Algérie, à l'indépendance, et, que je sache, ce n'est pas leur statut de départements qui a pu, en quoi que ce soit, changer le cours d'une évolution de nature politique. Comment pourrions-nous oublier que l'indépendance dépend de facteurs politiques et non juridiques ? »

La question préalable est repoussée par 329 voix contre 142. La suite du débat est renvoyée à jeudi 30 septembre. — L. Z.

■ L'Assemblée nationale a adopté, mercredi 29 septembre, en deuxième lecture, le projet de loi relatif à l'organisation des marchés agricoles. La commission mixte paritaire n'ayant pu aboutir à un texte de compromis entre les deux assemblées du Parlement, les députés sont revenus au texte qu'ils avaient adopté en première lecture (le Monde du 3 juillet), tout en acceptant quelques précisions d'origine sénatoriale ou gouvernementale. Le texte a repris le titre de « Projet de loi relatif à la création d'offices d'intervention dans le secteur agricole et à l'organisation des marchés ».

■ Le Cerle, qui réunissait quatre députés de l'opposition, MM. Charles Millon et François d'Aubert pour l'U.D.F. et MM. Philippe Seguin et Michel Noir pour le R.P.R., s'est réuni à dix députés de l'opposition : MM. Alphonse Bérard, Clément Dousset et Micaux (U.D.F.), et MM. Barnier, Bergelin, Charrier, Filion et Pinte (R.P.R.). M. François Froment-Meurice, maître des requêtes au Conseil d'Etat devient secrétaire général, chargé des études, et M. Gérard Prieux, ancien député, préfet hors cadre, le secrétaire général.

Le Sénat contre la suppression du secteur privé des hôpitaux

Les sénateurs, par deux votes successifs, dont les résultats ont été identiques (196 voix contre 104, P.C. P.S., M.R.C.) ont repoussé sans même tenter de l'amender, le « projet Ralite » visant à supprimer le secteur privé des hôpitaux. Ces votes, qui répondaient au vœu exprimé le jour même au Sénat par plusieurs personnalités médicales, correspondaient à l'hostilité profonde dont avait été marquée la majorité sénatoriale au cours de la discussion générale du projet. Dans ce débat, le ministre de la santé avait défendu sa réforme avec une vigueur, parfois même une agressivité qui répliquait à celle des sénateurs.

« On dit, a notamment déclaré M. Ralite, que le projet porterait atteinte à la qualité des soins. La qualité des soins, c'est d'abord la qualité de l'accueil ! Or nous prévoyons de personnaliser toutes les consultations, une circulaire a été envoyée à ce sujet à tous les hôpitaux. Mais nous avons un grand retard à combler. Nous avons amoindri le budget des hôpitaux et créé des postes de professeurs, de chefs de clinique, d'assistants : quatre-vingt-quinze en 1982 pour l'Assistance publique de Paris contre une soixantaine les années précédentes ».

Pour le rapporteur, M. Boyer (R.I., Loire), la qualité des soins est déjà la même dans le secteur public et dans le secteur privé, mais ce que le malade recherche dans le secteur privé, c'est une meilleure qualité des services hôteliers et une relation plus directe avec son médecin. « L'hostilité du rapporteur tient essentiellement aux signes divers », qui, dit-il, « donnent à penser que la mesure proposée est un premier pas vers une appropriation publique totale de l'exercice médical ».

« Les radicaux de gauche, indique M. Baaduel (Charente-Maritime), sont hostiles à la discrimination des malades à l'hôpital. Mais ils regretent que le projet ne tienne pas compte des engagements du candidat François Mitterrand qui avait promis que la suppression du secteur privé se ferait par extinction de ceux qui avaient un contrat avec l'hôpital. On ne peut, souligne-t-il, leur reprocher de défendre leur contrat de travail et leur droit à la retraite ».

M. Midy (P.C., Hauts-de-Seine), considère que le double secteur est « l'illustration la plus flagrante de l'injustice sociale ». Quant à la liberté de choix, comment ose-t-on en parler alors qu'elle doit être payée ?

M. Edouard Bonnefous (gauche dém., Yvelines), estime, en sa qualité de président de la commission des finances, que cette réforme alourdit les charges publiques : 80 millions pour la caisse libérale de retraites et 150 millions pour l'hôpital public.

M. Bohl (Un. centr., Moselle) affirme, au nom de son groupe, que « supprimer le secteur privé dans l'hôpital public, c'est porter atteinte à l'hôpital public ». M. Mironat

(R.I., Haute-Saône) exprime la même opinion et cite, à l'appui de sa démonstration, le cas de l'Italie et de la Grande-Bretagne.

« Notre hostilité à ce projet, déclare M. Chérioux (Paris) au nom du groupe R.P.R., est une hostilité de principe au développement d'un secteur perçible d'une médecine fonctionnelle ».

M. Belcour (R.P.R., Corrèze) dénonce, dans ce projet, la rupture d'un contrat entre l'Etat et des médecins hospitaliers qui n'ont pas démerité.

Les droits acquis, estime au contraire M. Goldet (P.S., Paris), sont parfaitement respectés par le projet. « Nous refusons, déclare-t-elle, une médecine à double vitesse. Dans les délais d'accueil, dans la relation qui s'instaure entre le médecin et le patient l'argent ne doit pas intervenir ».

Avant le rejet du projet, le ministre intervient une dernière fois, déclarant notamment : « On a parlé de médecine égalitaire, loin de moi l'égalitarisme, mais l'égalité, oui ! Téléphoner donc dans n'importe quel hôpital pour demander à consulter le grand professeur Unel. On vous dira : impossible avant un ou deux mois mais si vous venez à sa consultation privée... La voilà, l'inégalité devant les soins, fondée sur l'argent. Et cette inégalité choque le moral, au sens fort du terme ».

Touché par les remarques du président de la commission des finances, il s'en rend à lui une nouvelle fois : « Aucun de nos grands professeurs, déclare M. Ralite, n'envisage de se rendre à l'étranger pour y exercer. Serait-ce par hasard ce que vous souhaitez ? Et la France dans tout ça, messieurs Bonafous ! »

M. BONNEFOLS : « Ne trahissez pas mes principes ! J'ai seulement dit qu'un certain nombre de médecins passeraient dans le privé ».

LE MINISTRE : « C'est le même esprit ».

M. Ralite termine en faisant écho à professeur Robert Debré et en citant ce qu'il écrivait à propos de la réforme de 1958-1960 qui porte son nom : « On nous reprochait de détruire la médecine libérale, de transformer les meilleurs médecins en fonctionnaires asservis, de briser les plus belles traditions... Les intérêts étaient en jeu, ils se sont défendus ! » — A. G.

Des personnalités médicales demandent le rejet global du projet

Une douzaine de professeurs de médecine, parmi lesquels, notamment, les professeurs Loygue, président du Syndicat de défense de la médecine libérale à l'hôpital, Gaudy, président du Syndicat national des médecins, chirurgiens, spécialistes et biologistes des hôpitaux publics, Cantorbe, président du Syndicat des enseignants de médecine, Bernard Debré, coordinateur de Solidarité médicale, se sont réunis mercredi soir, 29 septembre, au Sénat, à l'initiative du groupe des Républicains indépendants, pour rencontrer des sénateurs médecins, avant la reprise du débat sur le projet de loi tendant à la suppression du secteur privé des hôpitaux.

Dans un texte adopté à l'unanimité, ces personnalités, rassemblées sous la présidence de MM. de Bourgoing, président du groupe, et Taittinger, vice-président du Sénat, ont exprimé leur hostilité au projet présenté par M. Ralite, ministre de la santé, et ont expliqué les raisons de leur attitude. Ils demandent aux élus de l'opposition de ne

pas entrer dans une discussion d'articles et de rejeter le principe même d'un projet qui menace « gravement » la médecine française « dans son dynamisme, sa qualité et ses succès ».

En refusant « un engraissement irréversible », ces médecins entendent s'opposer à une réforme qui réduirait, disaient-ils, « l'impact des doctrines et idéologiques ».

« C'est, déclarent-ils notamment, la qualité de la médecine française, son rayonnement dans le monde qui sont en jeu. (...) Le secteur privé a permis depuis de longues années d'attirer à l'hôpital tout à la fois des médecins de grande qualité et une clientèle qui n'y serait pas venue. En outre, il est une source financière non négligeable pour les hôpitaux ».

Les personnalités estiment que le projet risque de créer « les conditions d'une médecine parallèle », une « fuite vers le privé ou l'étranger des meilleurs praticiens français » et de conduire à terme à une « médecine bureaucratique et impersonnelle ».

« Synthèse Flash » (P.S.) relève des « rapprochements d'intérêts » entre le CERES et « rocardiens »

Synthèse Flash, bulletin publié par M. Jean Poporen, membre du secrétariat national du parti socialiste, estime, dans son numéro daté du 24 septembre, que des « rapprochements d'intérêts locaux » paraissent s'amorcer au sein du P.S., dans la perspective des élections municipales entre le CERES et les « rocardiens ». « L'appréciation de la majorité des socialistes est actuellement que les rapprochements d'intérêts locaux entre ces deux sensibilités, tels qu'ils étaient manifestés lors des désignations pour les cantonnements et paraissent s'amorcer pour les municipales, sont bien en harmonie avec leur voisinage idéologique. Ce pourrait être une donnée d'importance pour l'avenir à moyen terme », souligne

Synthèse Flash, qui remarque, d'autre part, la « convergence d'argumentation constante entre les amis de Michel Rocard et ceux de Jean-Pierre Chevènement » lors du comité directeur des 11 et 12 septembre dernier (le Monde du 14 septembre).

La publication de M. Jean Poporen, sans citer d'exemples concrets des « rapprochements locaux », paraît appuyer son analyse sur des phénomènes de cette nature relevés dans plusieurs fédérations et notamment à Paris. Quant à l'« avenir à moyen terme », il s'agit à l'évidence du prochain congrès du parti socialiste qui devrait avoir lieu à l'automne 1983.

POLITIQUE

Le couple

(suite de la première page.)

Dès lors que le chef de l'Etat s'interrogeait sur l'opportunité de la présence de M. Mauroy à la tête du gouvernement, il a été naturellement conduit à une reprise en main des affaires. Quelle est la nature de cette reprise en main ? A-t-elle ou non modifié l'équilibre subtil qui régit les relations entre l'Elysée et l'hôtel Matignon ?

Par son intervention télévisée, le 17 août dernier, M. Mitterrand est monté en première ligne. Il s'est exposé lui-même sur un sujet — la lutte contre le terrorisme — qui n'est pas sans risque politique. Auparavant, il avait décidé de réunir autour de lui, chaque semaine, un conseil restreint auquel participent huit à dix membres du gouvernement ; ce conseil est exclusivement consacré à la politique économique et sociale. On y a vu aussitôt le signe d'une « présidentialisation » du régime, d'une extension du « domaine réservé » du chef de l'Etat (1), appréciation justifiée mais devenue classique depuis 1962. Fâcheuse dérive pour qui avait pris l'engagement, pendant la campagne électorale, de « rééquilibrer les pouvoirs centraux ».

Le système et la fonction jouent dans le sens d'une concentration chaque jour plus forte des pouvoirs entre les mains d'un seul homme. La pratique de la V^e République est en effet à sens unique : dans les faits, le premier ministre n'est pas le chef du gouvernement et ne dispose pas de l'autorité nécessaire pour « déterminer et conduire la politique de la nation », charge qui lui incombe selon la lettre de l'article 20 de la Constitution.

Quel « rééquilibrage » ?

Sans doute M. Mitterrand s'était-il à maintes reprises, au cours de son long séjour dans l'opposition, appuyé sur les dispositions de cet article pour contester le « présidentialisme » de ses prédécesseurs. Parvenu au pouvoir, le nouveau chef de l'Etat s'est coulé dans un moule qui n'avait pas été « fait pour lui ». La « charge » de l'action gouvernementale n'est autre que le programme — en l'espèce les cent dix propositions du congrès de Créteil du mois de janvier 1981 — du candidat Mitterrand. Le chef de l'Etat l'a aussitôt souligné.

Au seuil de son septennat, le président de la République n'avait pourtant pas perdu de vue son objectif de « rééquilibrage ». Dans les six premiers mois de la gestion de la gauche, il l'a manifesté — de manière à faciliter les arbitrages du premier ministre — en expliquant à ses collaborateurs directs qu'ils ne devaient pas se comporter en « ministres-bis ». Il l'a montré en réduisant le nombre des conseils restreints (2). Il l'a confirmé en favorisant la libre discussion au sein des conseils des ministres, liberté qui contrastait heureusement avec le formalisme imposé par le rituel giscardien (3).

Mais la liberté a paru devenir licence, tant se sont multipliées, hors du conseil, les déclarations contradictoires. Les membres du gouvernement ont été invités à plus de discrétion. Au lendemain de la dévaluation du franc, le conseil restreint consacré exclusivement aux questions économiques et sociales s'est réuni chaque semaine à l'Elysée. En fait, ces réunions répondent surtout à un souci d'information : échauffé par les conditions dans lesquelles s'est produite la seconde dévaluation, M. Mitterrand veut non seulement mieux connaître lui-même la marche des affaires techniques, mais aussi contrôler de près l'exécution des décisions du conseil des ministres.

Toutefois, les conseils restreints ne sont ni une instance de décision ni une instance d'appel. M. Roger

Quillot, ministre du logement, en a fait l'expérience. Venu avec un épais dossier sous le bras afin de solliciter l'arbitrage du chef de l'Etat, il fut prié poliment mais fermement de soumettre ledit dossier au comité interministériel compétent.

Les événements n'ont donc pas fondamentalement modifié le processus de décision inauguré le 21 mai 1981. Les décisions importantes restent prises à l'occasion de tête-à-tête entre MM. Mitterrand et Mauroy. Elles peuvent l'être aussi lors du petit déjeuner qui réunit, chaque mardi à l'Elysée, le président de la République, le premier ministre, M. Lionel Jospin, premier secrétaire du P.S. et le secrétaire général de l'Elysée. En dernier ressort, c'est évidemment le président de la République qui tranche, quitte à adopter une position différente de celle de son premier ministre. C'est ainsi que M. Mitterrand a mis un terme au débat sur le contrôle d'identité, après le différent opposant MM. Defferre et Badinter, et l'« arbitrage » de M. Mauroy. Ce fut le cas également pour l'ordonnance sur les trente-neuf heures de travail hebdomadaire. On ne saurait donc voir en l'hôtel Matignon, pas plus aujourd'hui qu'hier, le siège d'un « pouvoir autonome » (4), même si les nouveaux dirigeants ont paru soucieux d'alléger la tutelle élyséenne.

A demi-mot

Après les secousses du début de l'été, la consigne est de nouveau de serrer les rangs autour du gouvernement, comme en témoigne la tonalité des travaux du comité directeur du P.S. des 11 et 12 septembre. Pourtant, le choix fait à l'été de conforter l'autorité du premier ministre ne suffira peut-être pas à la restaurer. Cette autorité est soumise à la contestation permanente, par le jeu des hommes qui entourent le chef de l'Etat. Ceux qui constituent l'ossature du « courant Mitterrand » ont admis que du bout des lèvres la présence de M. Mauroy à l'hôtel Matignon. Ces hommes, que le président réunit chaque jeudi matin (MM. Jospin, Popereau, Quilès, Mermet, Joxe, Fabius et Bérégovoy) investis de la confiance de M. Mitterrand, peuvent être tentés d'utiliser ce lien particulier. D'autres, qui n'appartiennent pas au même cercle politique, mais qui bénéficient d'une relation privilégiée — tel M. Jack Lang — n'hésitent pas à saisir directement l'Elysée pour faire prévaloir leur point de vue sur celui de Matignon.

S'il arrive que les « généraux » socialistes se livrent à une guerre de positionnement dès lors qu'ils sentent le premier ministre menacé, ils oublient que l'opinion, elle, distingue peu le président de son premier ministre : les courbes de popularité de MM. Mitterrand et Méryor suivent une évolution parallèle. Sans doute sont-ils à des niveaux de popularité ou de confiance différents, car chacun sait que M. Mitterrand dispose de la durée et de la faculté de se séparer de M. Mauroy. Mais l'un et l'autre ont baissé d'un même mouvement. C'est pourquoi le chef de l'Etat est en fait très attentif aux sondages d'opinion : ils lui permettent de connaître avec précision le moment — s'il survient — où la défiance à l'égard du gouvernement sera telle que le président devra en changer. Au demeurant, nous n'en sommes pas là. Compte tenu des mesures prises et de la rigueur promise, M. Mauroy peut considérer qu'il a plus de réserves que prévu. D'autant que, parmi tous les leaders socialistes, il dispose de la meilleure image dans l'électorat de gauche.

Il est vrai que, à l'inverse de M. Raymond Barre qui annonçait la plus grande rigueur en usant de formules abruptes (sans vraiment la

pratiquer), M. Mauroy a choisi de conduire son chemin ardu, sans brutalité ni provocation.

Au fond MM. Mitterrand et Mauroy se comprennent à demi-mot : ils croient tous deux au primat du politique, et à la nécessité de subordonner l'économie à une volonté politique. En outre M. Mauroy a, dans un premier temps, délibérément « collé » aux positions de M. Mitterrand. Or le système instauré en 1958 et 1962 a besoin, pour bien fonctionner d'une réelle dyarchie. Celle-ci ne doit pas être excessive : dès que le premier ministre se distingue trop, le président est menacé et doit en tirer les conséquences politiques. MM. Chaban-Delmas et Chirac en ont fait l'expérience. M. Mauroy, dans un premier temps, est tombé dans l'excès inverse. La nouveauté de la situation actuelle est précisément que, à la faveur du programme de redressement économique, le premier ministre a pris ses responsabilités. Ce n'est pas par hasard que l'on parle aujourd'hui de la « rigueur Mauroy ».

Solitaire lorsqu'il a proposé le blocage des prix et des revenus, M. Mauroy s'est retrouvé seul dans la tourmente. Son entourage le souligne avec, semble-t-il, quelque naïveté. Il est clair que le chef de l'Etat, lors de sa conférence de presse du 9 juin, avait pris ses distances par rapport au chef du gouvernement.

Après le voyage en Midi-Pyrénées, on peut résumer ainsi son attitude : j'ai expliqué, et j'expliquerai davantage en quoi votre politique se situe dans le contexte de mon septennat.

Au fond, le chef de l'Etat accompagne la « rigueur Mauroy », celle-ci n'étant qu'une étape, nécessaire sans doute, mais dont il faudra sortir aussi rapidement que possible. Entre-temps, M. Mitterrand multiplie les interventions qui lui permettent d'obliger le gouvernement et l'administration à agir. « Ce que dit le chef de l'Etat doit être intégralement respecté », a-t-il souligné à Toulouse. Au gouvernement, il adresse des directives (la réduction des charges des entreprises) et suggère des moyens (la décongestion des taxes d'intérêt intérieurs et extérieurs). A l'administration, il rappelle une ligne de conduite. A cinq reprises au cours de son voyage, M. Mitterrand a tenu le langage suivant : l'administration, qui est, certes, en France remarquable, ne doit pas se substituer au pouvoir politique. Ce rappel à l'ordre concerne aussi les membres du gouvernement qui n'ont pas su, ou pas voulu, s'impliquer à leurs services. Il s'adresse enfin à une partie de l'entourage technique du premier ministre.

L'idée que l'action du nouveau pouvoir est mal expliquée est elle-même un reproche adressé à M. Mauroy. Mais elle comporte une part d'autocritique : M. Mitterrand constate qu'il n'a pas encore trouvé le type de communication ni la rigueur qui lui permettent d'établir un dialogue nécessaire avec l'opinion, sans « user » son verbe et sa fonction.

JEAN-MARIE COLOMBANI.

(1) Font partie traditionnellement du « domaine réservé » les relations extérieures et la défense. On pouvait également ranger sous cette rubrique, du temps du général de Gaulle, la lutte contre l'O.A.S.

(2) Toutefois, M. Mitterrand a maintenu le nombre et l'importance des conseils de défense.

(3) Carcan décrit avec humour par M. François Giroud dans son livre *La Comédie du pouvoir*.

(4) Selon l'expression de M. Jean-Louis Quermonde, professeur à l'Institut politique de Paris, qui fait autorité en la matière et qui est l'auteur de *Le Gouvernement de la France sous la V^e République* (Dalloz, 1980).

• La confédération des RECOURS. (Rassemblement et coordination unitaire des rapatriés et spolies d'outre-mer), qui regroupe sous la présidence de M. Guy Forzy, une vingtaine d'associations de rapatriés, a enregistré avec satisfaction, mercredi 29 septembre, l'adoption par le conseil des ministres du projet de loi sur l'amnistie. Au porte-parole, M. Roseau, a notamment déclaré : « La position politique du RECOURS en faveur de François Mitterrand avait été justifiée en grande partie par les engagements pris par celui-ci, celui-ci avait pris sur l'amnistie ».

Le RECOURS n'avait cessé, depuis lors, de soutenir l'action conjointe du secrétaire d'Etat, M. Raymond Courrière et de M. Jacques Riba, conseiller à la présidence de la République, dans l'élaboration de cette loi. Nous considérons que le projet de loi répond sur le fond à l'attente de tous ceux qui se sont battus pour l'Algérie française et concrétise la réconciliation nationale attendue depuis vingt ans.

UN MOUVEMENT
PRÉFECTORALRÉGION NORD-
PAS-DE-CALAIS :
M. Bernard Couzier

M. Bernard Couzier, directeur général de la police nationale, a été nommé par le conseil des ministres du 29 septembre préfet de la région Nord-Pas-de-Calais, en remplacement de M. Maurice Paraf, admis à la retraite.

[Né en 1919 à Toulouse, licencié en droit, entré en 1943 dans le corps préfectoral comme chef de cabinet de préfet, M. Couzier, après plusieurs postes territoriaux de secrétaire général et de sous-préfet, est nommé en 1969 préfet du Tarn. En 1972, il devient directeur du cabinet de M. Joseph Fontanet, alors ministre de l'Éducation nationale. Préfet de la Loire en 1973, il est nommé en 1976 préfet du Loiret, préfet de la région Centre. Il devient préfet de la Loire-Atlantique, préfet de la région des Pays de la Loire en 1978 et est nommé directeur général de la police nationale le 23 juillet 1981.]

DIRECTEUR
DE LA POLICE
NATIONALE :
M. Paul Cousseran

M. Paul Cousseran, préfet de la Corse-du-Sud, préfet de la région Corse, a été nommé directeur général de la police nationale, en remplacement de M. Couzier, nommé préfet de la région Nord-Pas-de-Calais.

[Né le 30 juillet 1922 à Uzès (Corrèze), M. Paul Cousseran, diplômé de l'École nationale de la France d'outre-mer en 1943 à 1945, est breveté de l'École nationale de l'École nationale d'administration. Il a été notamment chef du service d'information au cabinet de M. Champeix, secrétaire d'Etat socialiste à l'Algérie dans le gouvernement Bourges-Maunory (1957), puis à l'Organisation commune des régions sahariennes (1958) ; directeur du cabinet de M. Foyer, secrétaire d'Etat chargé des relations avec les États de la Communauté puis ministre de la coopération dans le gouvernement de M. Debré (1960-1962) ; ambassadeur, haut représentant de la République française au Gabon (1964) ; directeur de la division de l'organisation au secrétariat général de la défense nationale (1965) ; directeur du cabinet de M. Jacques Aubert, secrétaire général pour la police (1967-1968) ; préfet de la Réunion en 1969, préfet de la Haute-Savoie en 1972, préfet de l'Essonne en 1974, il devient haut commissaire de la République en Polynésie française en 1977 et préfet de la Corse-du-Sud, préfet de la région Corse le 8 juillet 1981.]

EMERICH
MEERSON
PARIS



11, rue Tronchet PARIS 8^e
et chez concessionnaires Paris et province

Copies
Couleurs
ETRAVE 38, AV. DAUMESNIL
75012 PARIS - 347.21.32

Le communiqué officiel
du conseil des ministres

Le conseil des ministres s'est réuni mercredi 29 septembre, au palais de l'Elysée, dans l'après-midi, contrairement à la tradition. Ce retard — était justifié par le voyage de M. François Mitterrand dans la région Midi-Pyrénées qui s'est achevé mercredi en fin de matinée.

Voici le texte du communiqué publié au terme de la réunion du conseil :

● L'ÉQUILIBRE DE LA SÉCURITÉ SOCIALE.

Le gouvernement a décidé d'assurer des maintenant l'équilibre des comptes de la sécurité sociale jusqu'à la fin de l'année 1983, avec un double objectif : contribuer à l'action engagée contre le chômage et l'inflation, consolider, puis améliorer notre système de protection sociale en faisant appel à la solidarité nationale. Les mesures adoptées ne comportent aucune augmentation de cotisation salariale ou patronale de sécurité sociale.

Le gouvernement poursuivra en 1983 la politique de progrès sociale engagée depuis mai 1981 : le pouvoir d'achat des prestations sociales et familiales sera maintenu en 1982 et 1983 ; un meilleur remboursement de certaines dépenses de maladie (dentaire, prothèse dentaire, audiotape, etc.) sera réalisé, en concertation avec les caisses d'assurance-maladie ; la franchise sur la « vingt-sixième maladie » sera supprimée ; les orientations de la politique familiale, qui sont confirmées, seront mises en œuvre dans le cadre d'un plan familial.

Le gouvernement procédera à d'importantes réformes de structure concernant la gestion et la tarification hospitalières, ainsi que les prestations familiales et le financement de la sécurité sociale.

Le conseil des ministres a adopté, par ailleurs, un ensemble de mesures destinées à équilibrer les comptes sociaux pour 1983.

Les taux directs des hôpitaux et les prestations sociales évolueront à l'avenir en fonction des prix et revenus de l'année en cours, conformément aux objectifs arrêtés par le gouvernement. Un forfait journalier de 20 F sera institué à l'hôpital. Ce forfait ne sera pas applicable aux personnes relevant des régimes d'accident de travail, d'assurance-maladie et d'accidents combattants. Il verra en déduction du ticket modérateur ; il s'accompagnera de la suppression des abattements des indemnités journalières ; sa prise en charge par l'aide sociale sera facilitée. Une taxe sur la publicité pharmaceutique bilingue, en raison de leur activité politique ou syndicale, ont été exclues du service par suite de condamnations ou de sanctions disciplinaires aujourd'hui annulées, pourront, pour le calcul de leur pension de retraite, bénéficier d'un avancement à l'ancienneté, selon les règles en vigueur au moment où ils étaient en fonction. Les officiers généraux seront réintégrés dans le cadre de réserve.

Les personnes de nationalité française qui, pour des motifs politiques, ont été expulsées d'Afrique du Nord, internées ou assignées à résidence, pourront recevoir une indemnité forfaitaire destinée à compenser les conséquences de ces mesures de contraintes.

Le gouvernement statuera ultérieurement sur les mesures individuelles qui ne relèvent pas de la loi.

Le président de la République a souligné à ce propos qu'il « appartenait à la nation, au bout de vingt ans, de pardonner ».

● ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE
DES FEMMES ET DES
HOMMES.

Le ministre délégué auprès du premier ministre, ministre des droits de la femme, a présenté une communication relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, afin d'améliorer les possibilités d'emploi, de formation et de carrière des neuf millions de femmes salariées. Les grandes orientations d'un avant-projet de loi ont été arrêtées, pour remédier aux lacunes et aux insuffisances des textes en vigueur, notamment au regard de la directive n° 75-287 du 9 février 1976 de la C.E.E. Le nouveau texte comportera trois innovations principales :

— Il précisera les droits des femmes et les moyens de leur exercice sur la base du principe général de non-discrimination à raison du sexe ;

— Il donnera aux partenaires sociaux les moyens de définir des mesures destinées à assurer concrètement l'égalité des chances, notamment sous la forme des « plans d'égalité professionnelle » susceptibles d'être mis en œuvre dans les entreprises ; l'État pourra aider les réalisations les plus marquées ;

— Il créera un conseil supérieur de l'égalité professionnelle, où siègeront les partenaires sociaux, qui sera chargé de veiller à l'application de la loi et de suggérer toutes propositions utiles.

Ce texte, ainsi qu'un autre projet de loi relatif à la lutte contre les discriminations sexuelles, seront, après examen par le Conseil d'État, soumis pour approbation définitive à un prochain conseil des ministres.

Sans application dès le vote par le Parlement, le prix de certains médicaments sera réduit dans les prochaines semaines.

La lutte contre l'usage immodéré du tabac et de l'alcool, dont les conséquences sur la santé sont graves et croissantes, sera intensifiée. Une cotisation payée par les seuls consommateurs de tabac et d'alcool sera instituée à cet effet. Son produit sera affecté directement à la Caisse nationale d'assurance-maladie.

En concertation avec l'ensemble des partenaires sociaux, le gouvernement procédera aux harmonisations permettant d'équilibrer les divers régimes maladie et vieillesse des non-salariés, des pré-retraités et des agents des collectivités locales. Enfin, il est prévu que l'État contribuera à l'équilibre de la Sécurité sociale en prenant à sa charge l'allocation aux adultes handicapés.

Les dispositions législatives nécessaires à la mise en œuvre de ce programme font l'objet d'un projet de loi qui a été adopté par le conseil des ministres.

● FONDS DE SOLIDARITÉ
POUR L'EMPLOI.

Le conseil des ministres a adopté un projet de loi instituant une contribution de solidarité exceptionnelle qui sera versée à un fonds de solidarité pour l'emploi. Feraient l'objet de ce prélèvement les salariés du secteur public qui bénéficient de la sécurité de l'emploi (agents de l'État, des collectivités locales, des établissements publics) à l'exception de ceux dont les revenus sont inférieurs à 1,3 fois le SMIC.

L'effort de solidarité des autres catégories professionnelles sera affecté à leur propre régime social pour tenir compte du caractère spécifique de leurs activités. Le taux de cette contribution sera de 1 % de la rémunération brute.

Il appartiendra désormais aux partenaires sociaux de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer l'équilibre et la continuité du régime dont ils ont la charge.

● RÉGLEMENT DE CERTAINES
CONSEQUENCES DES ÉVÉNEMENTS
D'AFRIQUE DU
NORD.

Conformément aux engagements du président de la République, le conseil des ministres a adopté, sur le rapport du secrétaire d'Etat chargé des rapatriés, un projet de loi qui a pour objet d'effacer, au-delà de l'année 1982, les conséquences des événements d'Afrique du Nord.

Les fonctionnaires, les magistrats, les militaires et les autres agents pu-

A l'École nationale d'administration

Tous les élèves de « Solidarité »
ne sont pas... solidaires

A la suite de la remise à M. Le Pors, ministre délégué de la fonction publique, lors de sa visite à l'École nationale d'administration d'une motion des élèves (le Monde du 30 septembre), M. Guibert, secrétaire de la section C.F.D.T. de l'école, a publié le communiqué suivant :

« La C.F.D.T. ENA dément formellement que l'ensemble des délégués élus sur sa liste aient donné leur appui à la motion rédigée par d'autres délégués de la promotion « Solidarité » et parue dans le Monde dans du 30 septembre.

« La majorité de ses représentants n'a, en effet, pas participé à l'élaboration de ce texte et ne se sent en aucune manière liée par lui. La section C.F.D.T. de l'ENA, commune à l'ensemble des promotions actuellement à l'école, réaffirme sa position sur la troisième voie qu'elle a fait connaître dès le 23 septembre. Elle se prononce en faveur du nouveau mode de recrutement prévu, qui devrait permettre une démocratisation de l'école et une ouverture accrue de l'adminis-

tration, tout en demandant des garanties et précisions supplémentaires sur les modalités de sélection des candidats à l'organisation du concours et l'intégration de nouveaux élèves à la section.

[N.D.L.R. — La motion en question avait été adoptée le 27 septembre au cours d'une réunion de la « déléguée » des élèves de la promotion « Solidarité ». À laquelle étaient présents trois délégués C.F.D.T. (la troisième étant en voyage à l'étranger), les deux délégués F.O. et un des trois délégués de la Base « Indépendance ».

Ce texte avait été remis à la direction de l'école pour transmission au ministre avant sa visite au même jour.]

« M. Georges Marchais a quitté, jeudi 30 septembre, l'hôpital Lariboisière, à Paris, où il était entré, le 25 septembre, pour un bilan de santé (le Monde du 28 septembre). Le secrétaire de M. Marchais a précisé, mercredi, que le secrétaire général du P.C.F. devait « reprendre normalement ses activités » dès le sort de l'hôpital et assister, jeudi soir, à une réception à l'ambassade de Chine.

Le Monde

LIVRES

DEUX REVENANTS

Georges Navel
ou la mémoire
fraternelle

GEORGES NAVEL fut une découverte de l'après-guerre, avec son admirable *Tramway* (1), publié en 1945 et préfacé par le professeur Caillet. Il y avait des moments de sa vie et peignait des hommes en travail, du terrassier au coupeur de lavande. Dans tous ses livres, à l'exception de *Sable et limon* (2), recueil de sa correspondance avec le philosophe Bernard Groethuyzen, Navel, riche de mille expériences, s'est inspiré de sa biographie. Ainsi dans *Fenêtres* (3), dans *Chacun son royaume* (4) et, maintenant, dans *Passages*.

L'engagement que portent quelques-uns à l'œuvre d'un auteur qui n'a jamais été à la mode, qui publie un livre tous les cinq ou dix ans, surprend heureusement. D'autant que les écrivains autodidactes font souvent l'effet de personnages égarés dans l'aristocratie républicaine des lettres s'ils ne se comportent pas en Petit Chose méritant.

Georges Navel est simplement un écrivain. Qu'il soit un autodidacte d'origine ouvrière signifie peu en soi, qu'il ait été ajusteur, terrassier, maçon, camelot, jardinier, apiculteur, correcteur de presse, etc., témoigne seulement d'un goût vif pour la liberté, d'une recherche incessante de terres moins arides. Cet ancien militant n'écrit pas non plus de livres « vendeurs » ou inspirés par une doctrine rédemptrice.

D'un livre à l'autre, puisant inlassablement dans ses souvenirs, ce chroniqueur des menus faits retient le geste précis, l'attitude juste, le détail exact. Son écriture classique est à la limite de la banalité, mais il nait de cette extrême simplicité, dont on imagine la longue patience qu'elle exige, un murmure poétique, un délicat enlacement.

Bien que dans tous ses livres, Navel parle de lui, de ses compagnons provinciaux, de ses amis syndicalistes libertaires, le véritable héros de son œuvre est le travail.

BERNARD ALLIOT.

(1) Stock, disponible en poche.
(2) Poésie.
(3) Gallimard, 1982.
(4) Gallimard, 1980.

(Lire la suite page 12.)

Le bienheureux Henri Pollès

Henri Pollès ? Son ancien éditeur le croyait mort. Comme Gadenne ou Guérin. Mais c'est comme Caillet qu'il revient, après dix-huit ans d'absence, avec un roman de sept cents pages, « Sur le fleuve de sang vient parfois un beau navire », bousculant les livres de cette rentrée. De 1934 à 1984, il avait publié, presque exclusi-

vement chez Gallimard, six romans, trois « journaux » et quelques essais politiques. A soixante-treize ans, Pollès est aussi svelte et facétieux qu'un jeune homme et, entre deux parties de ping-pong dans le jardin de sa maison de Brunoy, il a improvisé, pour nous, un supplément de son « recetier du bonheur », le « Journal d'un homme heureux » (1983).

« Vous avez eu des débuts étonnants en 1932 avec Sophie de Trégier ».

— Tout a été trop facile. J'arrivais de Nantes, une licence de philo en poche, et-disant pour préparer l'agrégation. Gallimard et Bieder ont accepté le manuscrit ! Deux jours après la sortie du livre, Arland, qui est resté mon ami, m'écrivit une lettre très

chaleureuse. Puis il y eut un bel article de Brasillach dans l'*Action française*. J'étais porté par la gloire, auréolé d'une sorte de pureté dont, avec le recul, j'ai compris le côté louche. Benjamin Crémieux, que j'appellais l'« oncle Ben », me fit donner le Prix poliste.

— Vous avez manqué plusieurs fois le Goncourt. Et

d'abord en 1945 pour *Toute guerre se fait la nuit*. Plus tard, on a reparlé encore de vous quand a paru *Amour, ma douce mort*, en 1962.

— Pour *Toute guerre se fait la nuit*, *Vendredi* m'avait envoyé en Espagne pour couvrir la guerre. J'aurais voulu, comme H. G. Wells, aller dans les deux camps, mais ce ne fut pas possible. *Toute guerre se fait la nuit* est donc un reportage subjectif où il y a pas mal de choses inventées. On l'a comparé, à tort selon moi, avec *L'Espoir* et *Pour qui sonne le glas*. J'y exprime, en effet, mon point de vue, à l'écart de toutes les tendances, proche seulement de cette « Éthique internationale » que j'ai fondée en rêve et dont je suis le seul adhérent. *Toute guerre se fait la nuit* a été imprimé en 1939 et Gallimard a brusquement renoncé à le mettre en vente. Tous les exemplaires ont été cassés et le livre n'est sorti qu'après la fin de la guerre en 1945. Je tiens beaucoup à ce roman. J'ai écrit récemment à Gallimard pour leur souffler de le reprendre en édition de poche. Ils ne m'ont pas répondu.

— Vous avez composé ensuite deux « romans infinis », dont l'un, *La chair des innocents* est le festin des dieux, est inédit, l'autre, *Les drapés* habillent mal, ayant été publiés à compte d'auteur.

— J'écris depuis toujours et j'entasse des livres. C'est même devenu mon métier, puisque j'ai été bouquiniste pendant presque quarante ans. Vous avez visité les trois étages de ma maison. Ils ressemblent tout à fait à ma littérature et mon jardin n'a rien d'un jardin à la française. Je suis pour la profusion. Je me range dans la catégorie des graphomanes, comme Sartre, dont on n'arrête pas de retrouver des manuscrits depuis qu'il est mort, comme Saint-Exupéry. J'ai vu, avant la guerre, deux melles remplies de pages de lui. Les Allemands ont pillé la maison où elles se trouvaient et l'on n'en a plus jamais entendue parler.

(Lire la suite page 13.)



(Dessin de Bérénice CLEVEY.)

la feuilleton

« UN CANIBALE TRÈS CONVENABLE »
d'Olivier Todd

Vocations indécises

LES jaunes, dit-on, n'ont plus des vocations aussi impérieuses et ardentes qu'autrefois. Parbleu ! On las comprend de réfrénar un enthousiasme dont la capacité n'a sûrement pas fléchi. La génération précédente a oublié la chance que représentait son époque, à cet égard : on n'héritait plus du métier paternel comme avant l'ère industrielle, et on était encore assuré d'achever sa vie dans la branche où on l'avait commencée. Depuis une trentaine d'années, et chaque année davantage, le marché du travail, ainsi que l'évolution accélérée des techniques et des mœurs, exposant les adolescents à ne pas pouvoir exercer la profession choisie, à en changer plusieurs fois, ou à la voir se transformer du tout au tout. Quand la déception devient à ce point inéluctable, n'est-ce pas sagesse de s'interdire le rêve ?

J'ai cru d'abord que le héros d'*Un cannibale très convenable*, le dernier roman d'Olivier Todd, n'était qu'un cas pathologique d'indécision, dans une profession, la journalisme, où ils ne manquent pas. Mais le livre a une fois réformé, je me

par Bertrand Poirot-Delpech

demande si cet universitaire, glissant de projets littéraires impérieux au reportage vital oublia, pour finir dans l'aspéct de « show-biz » politisé qu'est la télévision, même américaine, je me demande si cette apparente réussite, bâtie sur des velléités et des renoncements, n'était pas un signe des temps.

THOMAS, c'est son nom, est prédestiné à l'écartèlement. Par sa mère, sa grand-mère surtout, il est français ; par son père, il est américain de Californie. La sagesse populaire veut qu'être bilingue constitue un atout dans la vie. Dans un curriculum, peut-être, et pour briller en langues romanes, la spécialité de Thomas à l'université de Los Angeles ; mais au cœur du sol-même, là où émotions et pensées cherchant des mots pour naître, c'est un handicap de se haurter à deux vocabulaires qui séparent un océan de sens. Thomas se dit cosmopolite, pour se rassurer ; mais si sa patrie, c'était l'hésitation ?

Autre idée reçue : une bonne guerre, voire une sale guerre, aurait le don de guérir pareils déchirements. Il apparaît plutôt que cela les exacerbe. Mobilisé au Vietnam, Thomas, c'est vrai, ne se demande plus, comme à l'université, s'il vaut mieux achever sa thèse sur Eliot ou s'essayer au reportage sur les drogués de Venice. Il découvre soudain la priorité absolue : sauver sa peau. Cette obsession commune crée entre les combattants une netteté de rapports que l'intellectuel californien n'est pas loin de préférer aux subtilités de l'arrière où le casuistique des reporters européens. Quand des copains tombent, comme le Noir Pitch, la recherche de la vérité et les jugements moraux sur les camps en présence semblent un luxe insolent.

Seule consolation pour Thomas, devenu chargé de presse à Saigon : l'amour de la Française Mathilde, avec qui il partage des nuits goules et un même agacement contre les romans de Meireux...

DE sa guerre, Thomas rapporte à Los Angeles la dépression réglementaire, l'horreur des opinions tranchées, du militantisme coupé du réel, et une instabilité accrue. Boursier à l'université Corpus Christi de Cambridge (Angleterre), il songe à une carrière de chercheur. Il engrange des notes sur Eliot. Mais il s'aperçoit que les livres prennent un sens très relatif en fonction du lieu et du moment où on les lit. Ralu sous les bombes de Da Nang, l'*Hamlet* de LaFontaine revêtait une signification bien particulière. De là à penser que la lecture ne vaut pas la vie et les voyages, il n'y a qu'un pas.

Thomas le franchit, l'amour aidant. Il s'agit cette fois d'une étudiante en philosophie, une certaine Kate, avec qui, entre deux atreintes sur la moquette, Thomas parle de ce qui passionne tous les amoureux : Dieu, les gâteaux à la crème, la libre arbitre, les antipodes.

Après un périple qui les conduit à Paris, à Vanise sur les traces de Pound, à Florence, à Gènes, ils rentrent se marier à Los Angeles. Un fils leur naît. Thomas enseigne de nouveau, travaille à une thèse sur les influences françaises chez Eliot, songe à une œuvre plus personnelle, à une pièce, peut-être... Mais la tentation du journalisme reprend le dessus, il interviewe Miller, Bradbury. Son ménage n'allant plus guère, il accepte de devenir correspondant à Paris d'un grand quotidien de la côte Ouest.

(Lire la suite page 11.)

Drogue et sexe aux États-Unis

● L'étonnante
confession de Marie-
Gisèle Landes-Fuss

LA saison, qui décidément s'annonce bien, nous apporte un roman extraordinaire, aussi étonnant que son titre qui n'en finit pas : *Une baraque rouge et moche* comme tout, à Venice, Amérique. Il vient d'une femme à peu près inconnue, quoiqu'elle soit journaliste et qu'elle ait fait ses débuts en 1958 chez Gallimard avec le *Grand Homme gris*. Mais un premier roman publié il y a vingt-quatre ans, sans qu'aucun autre le suive, ne peut assurer, même s'il est de qualité, la notoriété à son auteur, qui signait alors Marie-Gisèle Landes. C'était à travers une histoire, un milieu à la Sagan, une version moderne mais d'une facture très classique de *On ne badine pas avec l'amour* : un divertissement qui tournait à la tragédie.

Il s'agit aujourd'hui de bien autre chose : d'un document, d'une confession, d'une descente aux enfers qui mène à une libération et, par le ton, la composition, la justesse poétique de l'expression, la patte, d'une œuvre qu'on peut assurément qualifier de littéraire, à condition de ne pas réduire la littérature au beau style, à la langue châtiée, aux jeux subtils et gratuits d'une imagination et d'une fantaisie. Dans ce cas, que ferait-on de Céline ?

C'est à lui qu'on pense durant ce voyage au bout de la drogue que relate *Une baraque rouge et moche* — roman immobile et furieux équilibre intérieur — et qui se déroule le long d'une plage californienne dans un centre de réhabilitation comme seule l'Amérique peut en concevoir. Dieu merci, ni l'auteur ni l'éditeur ne se prévalent de ce parrainage si souvent et si abusivement invoqué dans les prières d'insérer d'aujourd'hui.

Mieux vaut que la référence s'impose d'elle-même. A cause de ce mélange d'authenticité et d'art qui tout ensemble marque cette autobiographie libre et hardie ; à cause des épaves humaines qui la hantent et du traitement comique, dur et pourtant si tendre que l'écrivain applique à leur misère et à la sienne ; à cause de sa morale subversive et exigeante. Mais il y a, je crois, plus de bonté profonde chez Marie-Gisèle Landes-Fuss que chez Céline, une confiance plus grande faite à l'homme et à la vie.

Qu'est-ce qui va pousser la narratrice, cette Française de trente-six ans, aventureuse et paumée — elle se drogue depuis quinze ans avec des pilules qu'elle appelle ses « petites chéries » — qui débarque un beau matin pour d'anciennes vacances sur la plage poisseuse de Venice, aux abords de Los Angeles, qu'est-ce qui va la pousser à chercher refuge dans la bêtise charitative qui se dresse au milieu du ghetto de la drogue ? La honte ? Dans les camps de la

plage, elle a vu son image. La peur ? Les pilules américaines lui ont causé quelques ennuis. La lassitude de sa dépendance ? Elle s'est toujours dit qu'elle pourrait la rompre quand elle voudrait.

Mais pourquoi cette fois-là ? Nous n'en saurons pas plus qu'elle, qui ne cesse de s'interroger là-dessus, une fois entrée dans la baraque et toujours tentée d'en sortir. Elle y restera un an et nous avec elle, le temps de son livre. Nous la suivrons d'abord dans la « dévotion » que lui inflige le sevrage immédiat, puis dans les exercices que cette cure très particulière lui impose : travaux ménagers épuisants, rythmes de vie endiablés, violentes séances de groupe où les participants se disent leurs quatre vérités pour apprendre à se connaître et à se supporter. Boulot pour les muscles et boulot pour l'âme. Enfin, nous la verrons traverser une belle histoire d'amour, malheureuse et osée, avec un de ses camarades noirs, trop déterioré pour partager sa passion.

Une curieuse ascèse

Le règlement du centre, qui encourage et enregistre les rapports sexuels entre les camés sans même n'interdire pas que des couples se forment dans la maison ? Il faut « baiser », oui, mais ne pas se fixer sur un seul partenaire. Le monstrueux poussah qui règne sur cet univers, ancien drogué qui se pensionnait comme un père, et son brutal adjoint, qui se pré-

nomme lui-même « le nazi », sépareront les amants. L'épreuve sera fatale pour lui, qui s'enfuit, et bénéfique pour elle, qui ira jusqu'à la guérison.

C'est d'ailleurs elle et elle seule qui occupe le centre du roman malgré ces solennités loquaces qui s'agitent autour d'elle. Il faut faire un effort pour les reconnaître, les distinguer. C'est peut-être une des faiblesses romanesques de l'œuvre, où s'affirme pourtant une telle puissance de vie, une telle intensité dramatique, une si étonnante lucidité, que, comme l'auteur, on sort métamorphosé, purgé, décapé de sa lecture.

Curieuse ascèse que propose cette *Baraque rouge et moche*, où parmi des tarés on découvre la communion entre les êtres, le bienfait des interdits, la force morale de la discipline et même de la violence faite, pour son bien, à soi-même. Il fallait un fleuve tant pour éviter les écueils que pour susciter une telle entreprise. Marie-Gisèle Landes-Fuss le possède, non seulement parce qu'elle sait faire voir en des raccourcis savoureux un monde exotique, mais parce que, descendue au fond d'elle-même, elle participe de toute son âme à ce monde-là.

Il y a quelque chose de religieux dans ce livre gauchiste et si actuel sur le sexe et la drogue.

JACQUELINE PIATIER.

* « UNE BARAQUE ROUGE ET MOCHE COMME TOUJOURS, À VENICE, AMÉRIQUE... » Gallimard, 235 p., 62 F.

RACHID
MIMOUNI

« Le livre de Rachid Mimouni évoque irrésistiblement le Kafka du *Procès* ou de la *Colonne pénitentiaire*, et le Camus de l'*Étranger*. Ce ne sont pas de minces parrainages. Mimouni en porte le poids sans faiblir ».

Jacques Cellard / Le Monde

LE FLEUVE DÉTOURNÉ
roman

ROBERT LAFFONT

مكتبة الأمل

De grands romans en poche



Points-Roman
Seuil

Claudel à Brangues.

Nous avons étudié à Brangues l'énorme correspondance de Claudel, cet océan où l'on se noie, bien qu'une très grande partie en ait été bue par les sables qui ne la rendront sans doute jamais tout entière.

Mais c'était une manière comme une autre de le rendre présent, une toile de plus en ce début de septembre, dans ce paysage où il a beaucoup contemplé et beaucoup aimé, bien qu'il ne fût pas son paysage natal. Cet imposant château, d'où l'on voit s'ouvrir au pied du Jura la vallée du Rhône avec des arbres centenaires, est-ce assez claudélien ? Et ces puissantes lettres, presque inconnues, que, dans le tonnerre et le déluge de la dernière matinée, nous lut, sans lumière et sans miroir, Joseph Boly, de Belgique, quelle découverte !

Il ne faut pourtant oublier personne, car ces trois journées furent particulièrement denses. Ni Jean-Hervé Donnard, de l'université de Grenoble, président de la Société des amis de Brangues, qui les a pensées et ordonnées ; ni les recteurs Mallet et Antoine, le professeur Anglès, qui jouèrent si parfaitement Claudel, Gida et Suarès ; ni MM. Pierre de Gaulmyn et Alain Rivière, qui ressuscitèrent Jacques Rivière ; ni Marie-Hélène Dasté, ni Madeleine Milhaud, ni l'atmosphère et toujours jeune Jean-Louis Barraud qui, pour nous, s'était quelques heures arraché à son théâtre ; ni Michel Mallet, qui évoqua la grande figure de Louis Massignon ; ni la famille qui réussissait à mettre dans cette nombreuse réunion je ne sais quoi d'intime et de familial. Grâce à eux, on était à Brangues avec Claudel, et ce ne fut point le moindre charme de ces journées pleines d'entrain et de chaleur. Tout cela, bien entendu, favorisant une discussion franche et animée, d'où la critique ne fut jamais absente. — JACQUES MADAULE.

Philippe Sollers quitte Le Seuil.

Philippe Sollers a fait connaître aux éditions du Seuil, qui ont publié toute son œuvre depuis *Une curieuse solitude* jusqu'au récent *Paradis*, qu'il souhaitait reprendre sa liberté comme auteur. Il aurait l'intention de donner aux éditions Gallimard son prochain roman, *Femmes*, que l'on dit d'inspiration

la vie littéraire

autobiographique et d'une facture beaucoup plus accessible que celle de ses précédents ouvrages.

Le sort de la revue *Tel quel*, fondée au Seuil en 1980 et dont Sollers s'occupe activement, ainsi que celui de la collection qui en dépendait ne sont pas réglés pour l'instant, le titre de la revue étant propriété commune des éditions du Seuil et de l'équipe rédactionnelle.

Ajar contre les Sternberg ?

Dans une lettre ouverte au *Matin*, Jacques Sternberg dément être l'auteur de l'an prochain à *Auschwitz*, un roman paru il y a quinze jours (*Le Monde* du 10 septembre) sous la signature de Lionel Marek.

Il répond ainsi aux hypothèses émises dans le *Matin* des livres du 29 septembre, où, sous le titre « Une nouvelle affaire Ajar », le journal s'interroge : « Un Sternberg peut-il en cacher un autre ? » Point de départ de cette « affaire », la découverte de la véritable identité de Lionel Marek : il s'appelle Jean-Paul Sternberg, c'est le fils de Jacques Sternberg.

« Tout écrivain a le droit de prendre un pseudonyme », répond Marek ; je ne suis pas, que je sache, le premier. Je n'ai pas envie de mêler mon père à cette histoire. Le manuscrit avait été remis par Jacques Sternberg à un ami qui travaille chez Denoël, Michel Bernard. Celui-ci l'a transmis à Gérard Bourgaudier, qui a pris immédiatement la décision de le publier. Michel Bernard est formel : « Je connais trop bien les romans de Jacques Sternberg pour avoir eu le moindre doute sur la paternité de ce roman. »

Chez Denoël, on se déclare atterré par cette publicité d'un goût particulier. S'il n'y a pas de nouvelle affaire Ajar, il y a, en revanche, les retombées de l'affaire Ajar, la vraie, sur un fils qui tente de faire sa propre vie d'écrivain, et sur un père qui écrit au *Matin* : « J'ai horreur des numéros de *Quotidien* père et fils. Quant à l'emploi d'un pseudonyme, on me l'a parfois conseillé, pour l'anonymat notamment, qui a déçu les critiques ma connaissance trop bien — j'en ai fait mieux déjà (...). Tricher de cette façon m'aurait paru répugnant. Je veux bien être un maudit de la littérature, je refuse d'être un tricheur. De plus, je n'aurais pu

signer l'an prochain à *Auschwitz* pour la bonne raison que j'aurais été incapable de l'écrire. D'abord, je n'aurais jamais pensé à ce sujet parce que je n'ai jamais fait la moindre allusion à un problème quelconque de racisme ou de judaïsme ; je n'ai, en effet, que des problèmes d'insécurité planétaire qui me préoccupent. Ensuite, rien de plus. Suite et fin peut-être vendredi ; Lionel Marek sera à l'Apostrophe. »

GENEVIÈVE BRISAC.

Cinq ans de Poésie

Au sommaire de la revue *Poésie*, dont le vingt-deuxième numéro est paru le 15 septembre, se trouve un texte étonnant d'Erna Pount : *Camille LECHE*, un recueil commenté de citations du *Chou King*, un poème épique traitant des rapports entre les peuples et leurs souverains et transmis sous l'autorité de Confucius.

On peut y lire par ailleurs l'habituel mélange de poèmes français ou étrangers et de textes théoriques qui fait la spécificité de *Poésie*. Au sommaire, on retrouve les noms de Jacques Roubaud, John Montague, Bernard Dubourg, etc.

La revue de Michel Deguy existe depuis cinq ans. La couverture marquée du & que les fondateurs distinguent au milieu du mot « Poésie » n'a pas bougé. La revue se veut toujours placée sous ce signe, cet idéogramme « qui symbolise l'instabilité, la nouveauté, la place faite aux rapports, aux interactions [...] le travail de déformation et de conjonction de l'écriture poétique ».

Au fil des ans, le comité de rédaction s'est élargi. Aux quatre du début (Robert Dreu, Michel Deguy, Alain Dault, Jacques Roubaud) sont venus se joindre Jean-Paul Armistead, Michel Chailion, Max Loreau et Claude Mouchard. Et *Poésie* reste une revue de recherches poétiques ambitieuses et accessibles, nourrie aux sources des mythologies du monde entier, de culture gréco-latine, des textes d'Orient et de Chine, ou, tout aussi bien, du Mexique ancien, comme ces vers rassemblés par Robert Maréau pour le numéro 16 :

« Nous avons combattu adossés aux murailles d'adobe,
Mais notre héritage était un fillet fait de
G. B.

* *Poésie*, n° 22. Editions Eugène Bataillon, 80 F.

vient de paraître

Romans

JEAN ANGLADE : *Le Pays oublié*. — Jean Anglade écrit à Baptiste Pascal, héros d'un de ses romans, *Le Voleur de caligineux*, pour le convaincre de revenir au pays de ses ancêtres : l'Auvergne. Ces lettres à un personnage imaginaire donnent l'occasion à leur auteur d'évoquer les réalités nouvelles de sa province. (Hachette, 300 p., 69 F.)

SIMONE BALAZARD : *Le Château des torques*. — Dans un manoir du siècle dernier, un homme entretient un curieux rapport amoureux avec une créature de rêve. Mais l'amour figure-t-il au programme quand la vie est assésée par un ordinaire ? (Flammarion, 294 p., 70 F.)

GEORGES THINES : *Les Vacances de Rocroi*. — Un lycéen en vacances dans Rocroi, soumise au contrôle de l'occupation, rencontre la bien-aimée dans une atmosphère mi-rivale, mi-onirique. (Balland, 188 p., 59 F.)

JEAN-JACQUES GAUTIER : *Une amitié tenace*. — Une lettre donne un sens nouveau au suicide d'une femme. C'est alors l'affrontement entre le veuf et le criminel. Criminel ou victime... (Flon, 218 p., 58 F.)

Mémoires
RAYMONDE VINCENT : *Le temps d'apprendre à vivre*. — L'histoire d'un homme mûr et ponctué de séparations d'une petite paysanne illettrée qui devient écrivain et d'un jeune intellectuel passionné de romantisme allemand ; celui de Raymond Vincent et d'Albert Béguin. (Julliard, 330 p., 70 F.)

Biographie
GENEVIÈVE BEAUVARLET : *Boris Vian*. — Une biographie de Boris Vian, une de plus, et ce n'est sûrement pas la dernière. (Hachette, 232 p., 68 F.)

Essais
ANDRÉ FROST : *Le Balcon* et le rictus. — L'auteur de *Dies oxide*, je l'ai rencontré l'interroge sur mai 68 à la lumière de mai 1961. (Fayard, 216 p., 54 F.)

JEAN MAUGUE : *Les Deux agacés*. — Un compagne d'études de Ségur, Lévi-Strauss, Aron, raconte son itinéraire, qui l'a mené au Brésil, en Argentine et au Canada, toujours préoccupé des sciences humaines. (Bucher-Chassat, 238 p., 70 F.)

Sciences humaines
MARC AUGÉ : *Général de la papaverie*. — Une exploration de la dimension rituelle du paganisme par un anthropologue sensible à l'allégorie renouvelée des polythéismes. (Ed. Gallimard, 356 p., 92 F.)

Document

RICHARD HAMMER : *Valentin Connection*. — Une enquête sur l'escroquerie monétaire à partir de 1972 par un groupe de la mafia américaine pour répandre sur le marché financier américain de

fausses obligations. Le titre débouche très largement le sujet : l'implication d'activités du Valentin, piégées par les escrocs, s'occupe en effet qu'une quarantaine de pages sur trois cents. Traduit de l'américain par J.-P. Cassio. (Balland, 318 p., 79 F.)

en poche

Barnabooth, le millionnaire

GRACE à Valéry Larbaud, l'occasion nous est donnée de fréquenter un jeune millionnaire : Archibald Olson Barnabooth, vingt-trois ans, originaire d'Amérique du Sud, indifférent à son immense fortune, absolument libre de vivre où il veut et comme il veut, souverainement désinvolte et d'une clairvoyance telle, à l'exception de ses affaires de cœur, que c'est à regret qu'on quitte un personnage si singulier.

Barnabooth tient son journal, qui débute à Florence, le 11 avril 1910. Il est encore à l'âge où l'on cherche à voir clair en soi-même, mais il est déjà trop subtil pour céder aux mirages d'une quelconque transparence psychologique. Il sait que, lorsque nous croyons analyser notre caractère, « nous créons en réalité de toutes pièces un personnage de roman, auquel nous ne donnons même pas nos véritables inclinations ».

Barnabooth l'a apprise à ses dépens : il n'est pas facile d'être multimillionnaire ; on ne cesse d'étaler sous votre nez le misère du monde et de vous reprocher la morgue de votre caste. Quel que vous fassiez, on vous renvoie à vos millions, sans même vous laisser le temps de vous excuser un peu, de prouver que vous pouvez être autre chose qu'un jeune niais ou qu'un oisif cosmopolite. Alors, vous vous prenez à les haïr, ces « infâmes pauvres », cette « puante canaille ». Et quand vous apprenez qu'une famille entière vient de mourir de faim, vous poussez des cris de joie.

Barnabooth ne cache pas ses sentiments ; il observe ironiquement combien le luxe dans lequel il vit bouleverse l'âme des petits-bourgeois et suscite un mépris plein de colère chez les avaricieux. Il se moque enfilé de l'hypocrisie des diatribes contre l'ordre social, la vertu, la respectabilité bourgeoise, qui, « elles, n'empêchent, écrit-il, jamais les malins qui savent qu'il n'y a qu'un grand fait : l'argent ».

ROLAND JACCARD.

* A.O. BARNABOOTH, de Valéry Larbaud, et L'Imaginaire, Ed. Gallimard, 221 pages, 24 francs.

● Poète et résistant à la dictature des colonels grecs, Alkaios Paragoulis mourut assassiné. Inspirée par l'amour-passion, Oriana Fallaci évoque la poète symbole vivant de liberté dans un homme. Document implacable contre la totalitarisme et chant lumineux à la fois, l'ouvrage, publié l'année dernière chez Grasset, est repris en « Livre de poche », dans le texte français établi par Bruno Granzio et Denis Bourgeois.

● Quatre nouvelles de Nicolas Leskov (1831-1895) : Lady Macbeth au village, qui donne le titre à l'ouvrage ; l'Angé soviétique, le Vagabond enchanté et le Chasse-Diable, composant le recueil que publie « Folio ». Dans une préface, Jean-Claude Marcadé, déclare cet écrivain méconnu qui « a suivi intimement la vie du peuple et a montré qu'il avait sa tragédie ». Traduit par Boris de Schlozer, l'ouvrage est complété par une chronologie et des notices de Sylvie Lemaire.

en bref

● DOCUMENTS, revue des questions allemandes, dirigée par René Wintgen, consacre son numéro de septembre à « La littérature féminine allemande d'aujourd'hui ».

L'ensemble de textes (poèmes et poèmes) rassemblés par Elisabeth Endres constitue une passionnante anthologie de la littérature féminine allemande sur le thème du droit à la différence et d'une trentaine d'auteurs des deux Allemagnes. (Documents, 58, rue de Laborde, 75014 Paris. — Le numéro : 35 F.)

● UNE NOUVELLE MAISON D'ÉDITION : ALEXIA. — Le maison Garnier, l'un des plus anciens éditeurs français, veut publier parallèlement à sa production traditionnelle, des textes différents. Ainsi s'est créé une filiale, ALEXIA, dirigée par Bernard Verano, directeur général des Editions Garnier. Jean-Jacques Favre, qui assure maintenant la direction éditoriale des Editions Garnier, en sera le conseiller littéraire. ALEXIA accueillera romans, documents, essais. Elle est déjà présente dans cette rentrée littéraire avec les romans : *Les Bonshommes*, de J.-P. Goussier ; *Le Pigeon*, de M. Tiphaine ; *Le Givre des Sabes*, et un pamphlet de Sophie Chaveau sur l'homme de quarante ans : *Le Démon de la jeunesse*. (18, rue des Plantes, 75014 Paris. Tél. (1) 546-88-15.)

● LA POÉSIE DU LIVRE AU FORMAT DE POCHES DE NOGENT-SUR-MOÛRE se tiendra dimanche 3 octobre, sous le pavillon Baltard, comme chaque année. Les principales maisons d'édition publiant dans ce format seront présentes au pavillon et, soixante auteurs s'y rencontreront. L'an dernier, plus de 15 000 poches ont été vendus, indiquant les organisations. (De 14 à 18 heures, entrée gratuite.)

● L'ŒUVRE COMPLÈTE DE L'ÉCRIVAIN FRANÇAIS RICHARD WINTGEN a été rééditée par les Editions Rencontre. 120, chemin d'Entre-Bois, 1205 (Lausanne). Treize volumes sont ainsi proposés par 59 tomes. Chaque volume est vendu 50 F (plus trois francs) pour garantir la collection, l'éditeur offre en cadeau à la fin de la série un livre à 50 F. « Et, et maintenant ».

● LE FOND D'ALFRED KIBEL est devenu officiellement le Fonds de la Ville de Lausanne. 1901, rue de la Ville, 1901, Lausanne. 201, rue de la Ville, 1901, Lausanne. Les publications sont destinées aux publications scientifiques et pratiques, la vente directe aux particuliers.

● RENÉ GUILLON. — C'est le 2 octobre que seront vendus aux enchères, à Montreux, les livres de René Guillon, et plus, par le 7 octobre, comme nous l'avons indiqué par ailleurs dans « Le Monde des livres » du 29 septembre.

romans

Les mirages
de Gilbert Toulouse

● Sur fond de Sahara
et de Polisario.

DES images hallucinatoires et le langage baroque de Gilbert Toulouse conviennent parfaitement à son premier roman, *Un été au Sahara* : il y avait une immense osmose entre ce pays mystérieux et les cheminement explosifs du romancier. Les sept romans qui suivent sont pas réussis à s'imposer au, changeant de latitude, ils s'arabisaient, avec difficulté leurs exotismes, leurs exotisme, leur exotisme.

Sans que ces défauts aient disparu, le *Mercenaire*, retrouve une sorte de grâce volatile, dans la mesure où l'intrigue se situe en une région du monde où tout est insolation, démesure, sentiments exacerbés : les confins du Sahara. Le manque de sobriété et une fâcheuse tendance à en dire trop — bref, le tempérament de Gilbert Toulouse — s'accommodent de la couleur locale. De surcroît, l'histoire est belle et ambiguë, comme un récit des *Mille et Une Nuits*, où se serait glissé quelque Tartarin en mal d'identité.

Marc est un journaliste aux affaires intérieures nombreuses, qui va en Sahara attiré par l'aventure, et sans doute par un besoin de justifier à ses yeux le peu qu'il est. Dans une atmosphère surréaliste — et remarquablement rendue, — il se trouve en présence d'une guerre civile : le Polisario s'empare de lui.

Ses errances, jusqu'ici assez osées, se transforment en une nécessité de tous les instants. Participer à un conflit, c'est oublier ses propres conflits sans envergure. Face au danger, il accède à des dimensions psychiques acceptables. Marc n'est pas une victime : il sait prendre le dessus sur lui-même et observer tout un peuple, respectable, colonisé, existant. Se convertit-il à une cause, qui, à l'origine, n'est pas la sienne ?

Ici intervient un ascendant d'ordre psychique ou psychanalytique : un mercenaire, Mann, s'oppose à lui, en tant que directeur de conscience, mais aussi comme épouvantail. Admettre, n'est-ce pas aussi se substituer à l'être qu'on admire ? Les mirages du Sahara permettent des images de l'âme. Les rapports, d'incertains, deviennent aveuglants : rien n'est normal par 40° à l'ombre. La mort de Mann ne résout rien, sauf que Marc se trouve devant une manière de devoir, qu'il s'empare à lui-même, ressemblant à Mann, puisque celui-ci lui était supérieur à tous les points de vue. La morale pourrait ne pas admettre d'autres prolongements à cette rageuse quête de soi-même, et nous aurions assisté au lent développement de Marc, enfin libéré de sa médiocrité.

C'est mal connaître la malice et les ressources de Gilbert Toulouse. Tenté par l'absolu ou, du moins, par le dépassement de soi, Marc redevient bien vite le petit journaliste mûrissable qu'il a toujours été. Il ne mérite pas un sort au-delà du commun. Il a découvert que Mann tenait un journal intime.

Ce document reflète d'une vie, il s'en empare, et va le publier.

ALAIN BOSQUET.
★ LE *MERCENAIRE*, de Gilbert Toulouse, Belfond, 272 p., 29 F.

Deux terroristes

● Les héroïsmes tourmentés de Rolande A. Meunier et d'Alain Absire.

D'UX romans, cette saison, mettent en scène un personnage de femme terroriste. Ce n'est pas un hasard. Est-ce le signe que, entrant dans le paysage littéraire, le terrorisme a des chances de quitter, à plus ou moins brève échéance, celui du social ?

L'héroïne de Rolande A. Meunier, dont c'est le troisième roman après le *Voyage irlandais* et *Et le bonheur, Aurélien*, est d'une famille modeste. Après des études brillantes dans un établissement religieux de la région parisienne, où elle subira une double crise passionnelle et mystique, elle entre comme vendeuse dans un Frisim, fait des études en Sorbonne, est saisie dans le tourbillon de mai 1968, dont elle s'évade rapidement pour être réintégrée en province par un groupe terroriste international. Attentats, hold-up, exécutions capitales, fuite en Italie, dialocation, débâcle. Elle finira folle.

Le propos de Rolande A. Meunier est de nous donner une explication psychologique, une interprétation du comportement de son personnage. Elle privilégie l'enfance, l'adolescence, comme données-clés du mécanisme adulte. Camille Maurat est une révoltée de naissance, une écorchée, une déclassée. A un double titre. Fille d'ouvrier, elle étudie dans un établissement bourgeois (et sa compagne Emilie, de meilleure extraction, sera le révélateur de ce double mouvement de répulsion — attraction, amour-haine, qui régira sa conduite). Mais, déclassée, elle l'est aussi de par ses origines familiales, qui furent opulentes (un grand-père qui dissipait sa fortune dans la luxure et le stupre, une grand-mère qui se dévotait dans la racaille, un père qui se mit dans les rêves intérieurs). Camille Maurat reçoit en héritage ce double dépôt incandescent de fureur et d'utopie qu'elle conduira jusqu'à son terme — la dynamite — en même temps qu'elle la mènera à sa fin : la folie.

L'héroïne de Rolande A. Meunier est, du moins dans la première partie du roman, vue par les yeux, la sensibilité d'Emilie, son double confortable. Celle d'Alain Absire, au moins terroriste, est celle évoquée à travers la démarche d'un policier chargé d'enquêter sur son comportement. Comme si les terroristes étaient des enfants ou des aveugles qu'on a besoin de guider par la main jusqu'à leur accomplissement ou leur éblouissement. On connaît, par ses trois romans antérieurs, le goût d'Alain Absire pour les randonnées nocturnes, le piétinement incessant et maussade de personnages qui n'en finissent pas de vouloir échapper à leur destin. Le policier de son nouveau roman n'échappe pas à cette règle. Il remonte sa condition. Il l'émiette en une multitude de petits gestes anodins et quotidiens. Et, finalement, il s'empare de sa proie.

Les terroristes de Rolande A. Meunier appartiennent à la génération qui a suivi immédiatement mai 1968 : celle du terrorisme idéologique. Ils sont montés dans l'action. Ceux d'Alain Absire participent d'un même esprit. Mais eux sont saisis longtemps après l'action, alors qu'ils ont été arrêtés, ont purgé leur peine et apparemment se sont rangés. Rien n'est moins sûr qu'Adrienne, elle aussi fille de petits bourgeois banlieusards, soit responsable de l'assassinat de l'ancien ministre Maxime Leburier avec « un petit fusil tiré d'un don plus personnel que se sert », ainsi que de quelques autres têtes politiques.

Au terrorisme idéologique des années 70, sur lequel la police a des fiches, a succédé un terrorisme international anonyme sur lequel la police n'a rien. Alors pourquoi ne pas se servir de quelques fiches, en donner une en pâture à l'opinion, comme on arrête des terroristes irlandais ? On ne saura jamais si Adrienne, cette ancienne terroriste repentie, est responsable de ces assassinats. Car elle est tuée. Et on ne saura pas davantage qui l'a tuée : ses complices, ses patrons occultes, pour qu'elle se taise, ou la police pour que son cadavre, au contraire, parle ?

L'impression qui se dégage de ces deux romans est d'ailleurs que le terrorisme est un monde flou... flou... flou. On peut expliquer des comportements, éclairer des motivations, mais quant à révéler des inspirations, des sources, des filières...

Après tout, les romanciers ne sont pas obligés d'être plus avisés que les policiers.

PAUL MORELLE.
★ *CAMILLE MAURAT*, de Rolande A. Meunier, Mercure de France, 132 p., 36 F.
★ *UN VIEUX FUSIL ITALIEN* dont plus personne ne se souvient, d'Alain Absire, Calmann-Lévy, 190 p., 30 F.

Vocations indécises

(Suite de la page 9)

NOUS sommes en 1968. Comme les Français ont eu tendance à l'oublier, le mois de mai de cette année-là était aussi celui des négociations entre Vietnamiens et Américains. C'est l'occasion pour Thomas, et pour l'auteur, de remettre en perspective ces pourparlers et les barricades du quartier Latin. L'occasion, aussi, de retrouver le Mathilde de Saigon.

Partagé entre deux continents, deux femmes, deux appréhensions de l'actualité, deux conceptions du journalisme, Thomas ne sait plus où est le véritable, le sien comme celle des autres. Il ne sait plus comment raconter l'Odéon en folle aux Californiens, ni Mathilde à Kate, ni Kate à Mathilde. Quelle femme préfère-t-il ? Dans quelle langue s'exprimer ? Sur quelle distance écrire, celle des articles ou d'un livre personnel ? Cet « éternel général » dont parle Kafka le fait retomber dans une adolescence qu'il n'a jamais quittée tout à fait. Ni les mensonges des pacifistes rencontrés à Paris, ni ses séjours pâtres en Afrique et en Provence ne le retiennent sur la pente d'une régression narcissique et navrée.

La télévision l'entonce un peu plus, en dépit d'apparences flatteuses, invité régulièrement comme expert par les chaînes françaises, il devient un responsable d'A.C.B. à Paris, puis à New-York. Mathilde ne l'a pas suivi (elle épousera un énarque P.S.U.), et Kate a appris à ne plus l'attendre. En quittant l'université, Thomas avait perdu « la moitié de son âme », comme lui avait dit son ancien maître d'UCLA. Avec la télévision, il sait bien qu'il n'écrit jamais sa thèse sur Eliot, ni le grand œuvre pour laquelle il fait semblant de griffonner.

Ses démentis interminables avec les patrons d'A.C.B. concernant des coupes dans un reportage sur le Vietnam lui révèlent, ainsi qu'à nous, que la télévision privée à l'américaine pose des problèmes de censure et de compromis peu différents de ceux d'une télévision d'État. Mais on devine que discussions déontologiques et cas de conscience ne servent qu'à lui masquer le néant sur lequel se sont édifiés son pouvoir et sa notoriété. Plus il est connu, moins il se sent exister. Il rêvait de penser, de créer, c'était son mythe fondateur personnel : le voilà image, reflet à peine pensant, imposture molle. Il se sera nourri de la misère du monde, et ses vagues scrupules ne l'auront pas sauvé de son scepticisme grandissant. Le titre du livre suggère que Thomas aura eu un destin de cannibale : ne s'est-il pas plutôt dévoré lui-même ?

Le quatrième roman d'Olivier Todd est moins directement autobiographique que *L'Année du crabe* (1972) et *Les Canards de Ca-Meo* (1975). L'auteur y transpose, en l'inversant, sa propre expérience du partage entre langues, pays et métiers. Pour ce qui est de la technique romanesque, il se penche du côté de ses racines anglo-saxonnes, en limitant les introspections à la française, en accumulant des faits, des comportements.

Trop, peut-être. Comme Thomas, il n'a pas su choisir entre ses deux vocations. Le reporter « behavioriste » mange le romancier. Le souci de tout dire, notamment sur les problèmes du Vietnam et de la censure à A.C.B., conduit à des longueurs. Faute de tenir mieux à distance son personnage et son sujet, l'auteur se soucie, en journaliste, d'être complet et équilibré, au lieu de faire évoluer le drame de Thomas, dont les hésitations se répètent, et de veiller à notre intérêt, à l'efficacité romanesque, au métier littéraire.

Mais au-delà d'un cas psychologique et professionnel traité un peu trop en homme de presse, le livre portera témoignage sur le désarroi d'une époque où la vocation est devenue ce à quoi, tôt ou tard, il faut renoncer.

BERTRAND POIROT-DELPECH.
★ *UN CANNIBALE TRÈS CONVENABLE*, d'Olivier Todd, Grasset, 418 pages, 79 F.

WILLIAM SERMAN
Les officiers français
dans la nation
1848-1914

Servir sans aimer. Obéir sans approuver.
Penser sans parler. Paraître sans être.

« Passionnant d'un bout à l'autre. À ranger parmi les grands textes de la sociologie historique nous a donnés ces dernières années ». *Libération*
« Le système de contrainte qui apparaît ici n'avait jamais été si bien exposé ». *Nouvelles littéraires*

HENRI-JACQUES STIKER
Corps infirmes
et sociétés

Une histoire de l'infirmité et du rapport des sociétés occidentales au corps déviant ou diminué.
« Une exploration systématique et fine d'un terrain demeuré vierge à ce jour ». *un beau livre*. YSD

PAUL BUTEL
Les Caraïbes au temps
des flibustiers

Flibustiers et pirates, boucaniers et planteurs : les Caraïbes de la richesse et de l'aventure.

AUBIER

DE NOUVEAU DISPONIBLE

JEAN-PIERRE COLIGNON : « La Ponctuation, art et finesse ». (Auto-édité : chez l'auteur, 25, avenue Ferdinand-Buisson, 75018 PARIS ; 25 F. + frais d'envoi forfaitaires [5 F en « lettre », 4 F en « P.N.U. »]. Diffusion aux librairies : Editions Eole, 171, rue Saint-Jacques, 75005 PARIS).

VIENT DE PARAÎTRE

JEAN-PIERRE COLIGNON et PIERRE-VALENTIN BERTHIER : « Le Lexique du français pratique » (dictionnaire des difficultés orthographiques, grammaticales et typographiques - noms communs/noms propres). Editions Solar : 68 F.

Rappel des ouvrages parus :

- Aux éditions Duclot : « Pièces du langage 1 », « Pièces du langage 2 », « La Pratique du style », « Savoir écrire, savoir téléphoner », « Guide pratique des jeux littéraires » (chaque volume : 24,50 F).
- Aux éditions Bati : « Testez vos connaissances en vocabulaire » (22,50 F).
- Aux éditions Solar : « Le Français pratique » [grammaire] (50 F).

En vente en toutes librairies.

Neuf romans
de la rentrée

	DENISE GAULT
	MALHIA KENT
	GILLES MARTIN-CHAUFFIER
	GILBERT MERCIER
	JACQUES DE RICAUMONT
	BETTINA ROTH
	ANNE-MARIE DE VILAINE
	CÉCILE WAJSBROT
	BERNARD WALLER

QUAND J'ÉTAIS GRANDE
L'ENFERMEMENT
LES CANARDS DU GOLDEN GATE
LE PRÉ À BOURDEL
LES PRINCIPES
C'EST LA CHAMBRE D'ELVIRE
LA MÈRE INTÉRIEURE
UNE VIE À SOI
L'ASCENSEUR

au
Mercure de France

Photos U. Andersen, R. Bourguet, A. De Brunhoff, J. Robert.

JEANNE
CHAMPIONl'amour
capital

L'amour ne connaît-il sa véritable profondeur qu'à l'instant de la séparation ?
Une tragédie d'aujourd'hui digne par son style des plus grands classiques.

CALMANN-LEVY



مكتبة الامم المتحدة

« DES STYLES, DES LIEUX, DES ÉPOQUES »



L'ARCHITECTURE
chez Berger-Levrault



Une nouvelle collection animée par
C. NEUSCHWANDER témoigne d'expériences
économiques et sociales innovantes.



Prince modèle de la Renaissance,
homme politique, banquier, protecteur
des arts et des lettres, poète...
Une prodigieuse redécouverte
de Laurent le Magnifique.

116 broché
422 pages + 16 de hors-texte 89 F

Fayard

romans

Le bienheureux Pollès

(Suite de la page 9.)

« Gallimard a flanché en voyant la taille des deux romans que vous avez mentionnés. L'âge d'homme, qui n'a peur de rien, m'a acheté les exemplaires des Drapeaux et publiera la Chair des innocents. Par « roman infini », j'entends une évocation foisonnante du monde moderne, de son pillage, des tics à sensation de la publicité, un mélange de charge et de pastiche, un flux pressé de toutes les existences et de tous les drames. Sur le fleuve de sang correspond d'ailleurs à cette esthétique.

— Votre Journal d'un homme heureux, comme le Journal d'un raté (1981), est difficile à classer. Ces ouvrages publient d'opinion, de dépression, de la font éclipser les genres.

— Vous avez vu ma « poliothèque ». Elle témoigne de mon incurable graphomanie. Dans des chemises, reliées en cuir doré et orné, j'ai entassé tout ce que j'estime devoir être sauve : coupures de journaux, pages intimes, lettres. Chaque chemise correspond à un thème. Il me suffirait de quelques mois pour faire un livre à partir de chaque dossier. J'ai alors ma disposition, entre autres, le Journal d'un romancier, le Journal de mes songes, le Journal d'un condamné.

magazine littéraire

Tous les mois, un dossier consacré à un auteur ou à un mouvement d'idées

OCTOBRE

PAUL VALÉRY

par Ned Bastet,
Mathieu Bénézet,
E.-M. Cioran,
Florence Delville,
Bernard Delys,
Daniel Fauchereau,
Hubert Juin,
Gérard Legrand,
Daniel Oster,
Francis Ponge.

Entretien : Albert Memmi.
Psychanalyse : l'après-Lacan.

OFFRE SPÉCIALE

6 numéros : 54 F

Cocher sur la liste ci-après les numéros que vous choisissez

- ☐ Cette édition romane, la France.
- ☐ Théodora du terrorisme, de Robert Baudet.
- ☐ Mappesant.
- ☐ J.-A. Borges.
- ☐ Jacques Prévert.
- ☐ La Best Generation : Burroughs, Ginsberg, Kerouac.
- ☐ James Joyce (+ dossier supplémentaire : Surtout romans).
- ☐ Littérature italienne (1960-1980).
- ☐ Mishima.
- ☐ La littérature espagnole en liberté.
- ☐ Les enjeux de la science.
- ☐ Valéry Larbaud.
- ☐ Jean Goulet par lui-même.
- ☐ Autour de la folie.
- ☐ Figures de Sartre.
- ☐ Les romans anglais.
- ☐ Gabriel García Márquez.
- ☐ Julien Gracq.
- ☐ Femmes, une autre écriture ?
- ☐ Le réveil de l'islam.
- ☐ Boris Vian.
- ☐ L'intellectuel et le pouvoir.
- ☐ Mitterrand.
- ☐ Les festivals de Montmartre.

Nom

Adresse

Règlement par chèque bancaire ou postal.

magazine littéraire

40, rue des Saints-Pères
75007 PARIS (France)

DEUX REVENANTS

LA GUERRE ET L'AMOUR
A TRÉGUIER

D'AOÛT 1914 au 7e Dsm qui célèbre la victoire en 1918, Henri Pollès enregistre la sort d'une ville, Trégier, la vie d'une province, la Bretagne, la destinée de quatre sœurs, les épreuves de millions de soldats et le passage d'une ère à une autre. Comme pour *Amour, ma douce mort* (1), il crée un déroulant et vaste poème lyrique, une romance sentimentale, alliage d'érudition et de métaphysique celtisantes.

Les filles du docteur Le Scolan, sans la guerre, auraient connu l'existence de celles qui vivent et meurent seules. Si Louise la folle et Monique, trop jeune encore pour se mêler à la vie, restent à l'écart, Juliette et Marie vont rejoindre pendant quatre ans un monde qui change difficilement. Le départ du premier train de Trégier, l'arrivée des blessés et des réfugiés, le retour des morts, la venue des étrangers Américains, rien ne manque à cette longue chronique, mais les épreuves de Marie et de Juliette y ont autant d'importance que les nouvelles du front.

L'humanisme de *Sur le fleuve de sang* vient parfois en deux vagues, c'est la convergence des histoires particulières. Ainsi, la rencontre entre Juliette et le ca-

pitaine Armand, sur fond d'hôpital militaire, entraîne-t-elle, pour lui, la découverte de Trégier, et, pour elle, l'évocation de sa Provence. Ainsi, leurs échanges amoureux rimant-ils entre ces « textes trouvés » dont Pollès a toujours fait sa pelote : adages bretons, chansons de guerre, citations, coupures de presse, légendes de cartes postales.

Les mots d'une époque, ses bohémes et ses vérités, défilent dans ce « roman infini » en longues phrases sinueuses, coupées par des rafales aérées. Pollès maîtrise enfin toute sa lyre. Le mouvement du style n'empêche pourtant jamais le romanesque d'agir ni d'être contagieux. Comme au mélodrame, l'aventure des personnages nous retient et leurs épreuves nous touchent. Comme dans les contes, les saisons de cette guerre que nous avions presque oubliées nous obligent à regarder plus loin qu'aujourd'hui, vers la source des émotions pures.

RAPHAËL SORIN.

(1) Voir le Monde du 9 novembre 1981.

★ *SUR LE FLEUVE DE SANG* VERT PAGES, 111, RUE NAU-VALE, 91100 Evry. Pollès, Gallimard, L'âge d'homme, 700 pages, 50 francs.

Les charmes
d'un grand voyage

LE livre d'Henri Pollès est un de ces romans au long cours, dans lesquels on s'absorbe avec bonheur. Sa lecture offre les surprises, les étonnements, les charmes, d'un grand voyage. Ample et majestueux, le style de cette œuvre épouse toutes les inflexions des sentiments et nous fait éprouver, avec une rare plénitude, le passage du temps. Voici de quelle façon l'auteur évoque l'attente de la vie dans les pensées ou les paroles de ses personnages. Le Scolan : « La vie ! Comme les deux grandes sœurs en parlent ! Comme elles le désirent ! Comme elles le craignent, et en rêvaient... C'était une manière de puissance, de grâce mystérieuse qui ne se rencontrait guère dans les rues, et pas plus dans les maisons, qui devait donc, en quelque sorte, tomber du ciel... du moins venir d'un pays lointain. »

Henri Pollès réussit dans tous les genres : la peinture intimiste, la fresque historique ou la chronique provinciale. Ainsi, pour représenter les mœurs de

Trégier, les parois, les vanités, et la sagesse qu'on y trouve, il introduit dans les conversations de ses personnages les tournures savoureuses du parler breton. Pollès maîtrise enfin toute sa lyre. Le mouvement du style n'empêche pourtant jamais le romanesque d'agir ni d'être contagieux. Comme au mélodrame, l'aventure des personnages nous retient et leurs épreuves nous touchent. Comme dans les contes, les saisons de cette guerre que nous avions presque oubliées nous obligent à regarder plus loin qu'aujourd'hui, vers la source des émotions pures.

C'est également un poète et un moraliste qu'on découvre, en lisant Henri Pollès. Le poète écrit que « l'affirmation du principe faisait écho à ses débuts mais un peu plus tard, il se trouvait de ses illusions ». Allure, il voit la rivière comme le « miroir où Trégier se cherche tout le jour et se perd tous les soirs » ; et les cathédrales comme les « pieds-à-terre sublimés d'un Dieu ». Quant au moraliste, il propose une quantité de maximes, habillées par la « petite vérité humaine qui juge et qui a le droit de juger tout ce qu'on invente, qu'on entreprend contre la vie ».

FRANÇOIS BOTT.

Georges Navel ou la mémoire fraternelle

(Suite de la page 9.)

Travail militant, alléchant, épuisant parfois, par lequel le prolétaire se réalise ou se « dé-réalise » et forge sa mentalité.

Dans *Passeurs*, s'il peut de nouveau son enfance et son

adolescence dans un village lorrain et dans le vieux Lyon, le travail est encore présent. Et l'entourage de Navel prend conscience vraie, avec chair et sang, par les rapports qu'il entretient avec le labeur. Il est impossible de résumer un livre de Navel, bien qu'il ait cette fois adopté un ordre chronologique, sans évoquer l'esprit de l'œuvre, succession de tableaux et de descriptions, recueil d'émotions.

Navel est né en 1904 à Pont-à-Mousson. Treizième et dernier enfant d'une famille ouvrière, il évoque admirablement la vie des gens de modeste condition au début du siècle dans le village lorrain de Madières. Le père, manœuvre, a subi « trente ans de martyre » aux Fonderies. Ses compagnons « avaient des dents jaunes et des creux entre, des bouches de pauvres ». Bientôt le village est traversé par la guerre, par « les morts et les survivants ». Les Allemands y campent un moment ; les villageois découvrent des ennemis qui leur ressemblent, paysans et ouvriers comme eux, et qui deviennent « de braves gens abusés par leur Kaiser » ou par « les gros hommes en rigue, les capitalistes ». Mais la occupation ne freine pas le patriotisme.

Le petit Navel est envoyé par la Croix-Rouge, avec d'autres enfants réfugiés, en séjour dans une famille de colons algériens. On ne saurait jamais assez la puissance d'évocation de Navel : nous découvrons une Algérie coloniale douce à vivre, sans haine, aux villages animés, et

qui devrait éveiller bien des nostalgies.

Réfugiée à Lyon, la famille se fonde dans le prolétariat urbain. Georges a quitté l'école à douze ans pour travailler. À la suite de son frère Lucien, militant syndicaliste libertaire, il rencontre de grandes figures du mouvement ouvrier. Près d'eux, il comprend que « le savoir et l'intelligence n'étaient pas le privilège des riches, des gens bien nés ». Son esprit s'ouvre à la conscience sociale. Car ce livre est aussi un récit initiatique, celui de l'élève d'un enfant au monde, à la nature, à la société, à la pensée.

Fut à peu, les épreuves qui entourent l'enfant, puis, l'adolescent, prennent corps, se parent de secrets, acquiescent donc une personnalité. La mémoire de Navel leur redonne vie, sa générosité sans mièvrerie met au jour leur dignité.

ERNEST ALLIOT.
★ *PASSEURS*, de Georges Navel, préface de Jean Borella, Le Sycomore, 263 p., 75 F.

LIVRES

POLONAIS

et livres français

sur la Pologne

LIBELLA

11, rue St-Louis-en-l'Île, Paris-4
Tél. 226-51-09

Ivan Tourgueniev de Bougival

PRÉSENCE DE SAINT-EXUPÉRY

ॐ नमो भगवते वासुदेवाय

**HENRI
VINCENOT**
**Les étoiles
de
Compostelle**
Avec les compagnons
sur les chemins
de la connaissance
roman (dénoué)

Le Monde

société

POLICE

DANS SON RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

La commission d'étude sur les écoutes téléphoniques préconise une réglementation plus stricte

La Commission d'étude sur les écoutes téléphoniques a rendu son rapport, samedi 25 septembre, au premier ministre, qui l'a transmis, mercredi matin 29 septembre, à M. Mermaz, président de l'Assemblée nationale. Cette commission avait été constituée à la suite d'une demande de M. Mauroy, le 21 juillet 1981, et placée sous la présidence du premier président de la Cour de cassation, M. Schmeick (1).

Installée le 30 octobre 1981, la commission a obtenu des services soumis au « secret défense » des fiches ou notes de renseignements concernant, d'une part, les écoutes relevant du ministère de l'Intérieur, et, d'autre part, les missions de surveillance technique confiées au ministère de la Défense. Dans ses conclusions, la commission indique qu'elle a acquis la conviction que « depuis de nombreuses années aucune ligne téléphonique appartenant à un parlementaire, à un responsable syndical ou à un journaliste professionnel n'a fait

l'objet d'une mesure de surveillance ordonnée ou autorisée par le gouvernement ou l'administration ». Les modalités de mise en œuvre des écoutes sont « dans l'ensemble très strictes ». Enfin, « les conditions d'exploitation des renseignements obtenus n'appellent aucune appréciation défavorable », s'agissant du moins des informations portées régulièrement à la connaissance du premier ministre par le canal du G.I.C. (Groupement interministériel de contrôle).

La commission a néanmoins constaté plusieurs imperfections dans la pratique actuelle. Le nombre des écoutes effectuées à la demande des services des renseignements généraux lui a paru « a priori » élevé, surtout lorsqu'on le compare au contingent global attribué au ministère de la Défense. Les garanties offertes au niveau de l'exécution technique de la mesure (par des raccords dans les centraux téléphoniques, réception et enregistrement des conversations dans les locaux de renvoi) sont moindres pour la province

que pour Paris et la région Île-de-France dans les fiches d'intervention du G.I.C. Il en va de même en ce qui concerne l'exploitation des renseignements. Enfin et surtout, « le système mis en place, qui repose sur des instructions couvertes par le secret de la défense nationale, ne peut être regardé comme satisfaisant aux exigences de la légalité d'un Etat de droit ».

La commission a donc été conduite à préconiser l'adoption d'un texte de loi qui, sans bouleverser la pratique actuelle en ce qu'elle offre de réelle garantie, viendrait définir de façon précise et rigoureuse le domaine d'intervention des écoutes administratives et confierait à une instance collégiale indépendante de l'autorité gouvernementale le soin d'exercer un contrôle a posteriori sur la façon dont sont pratiquées les mesures de surveillance.

Les écoutes téléphoniques deviendraient alors « des interceptions des communications téléphoniques dans un but de sécurité autorisé par l'autorité gouvernementale dans le cadre fixé par le Parlement ».

d'autrui s'est avéré un échec, faute de mesures réglementaires d'application », ajoute la commission.

Quel que soit le type d'écoutes téléphoniques, les propositions de la commission ont un dénominateur commun, à savoir la nécessité de la soumission au Parlement d'un projet de loi qui « rappellerait le principe de l'interdiction des écoutes téléphoniques ; préciserait les cas exceptionnels dans lesquels une ligne téléphonique pourrait être mise sous surveillance ; fixerait les conditions de son exécution ; instituerait un mécanisme de contrôle ; prévoirait des sanctions pénales en cas de méconnaissance des prescriptions légales ».

Dans son rapport la commission indique notamment : « En l'état des informations portées à sa connaissance, la commission a acquis la conviction qu'il n'y avait pas d'écoutes administratives pratiquées à des fins partiales ».

SUPPRIMÉES... ET MAINTENUES

L'avenir des unités spécialisées

Que deviendront les unités spécialisées ? C'est une des questions posées aussi bien par les syndicats de policiers que, comme la Fédération autonome, en ont critiqué le principe par ceux qui font de leur maison un champ de bataille. Or, la réponse est encore incertaine.

« Les brigades spécialisées seront supprimées, sauf pour ce qui concerne la lutte contre le grand banditisme », écrivait aux organisations syndicales M. Mitterrand, en mai 1981, entre les deux tours de l'élection présidentielle. L'argumentation qui motivait cet engagement a été détaillée en janvier par M. Jean-Michel Belorgey, député (P.S.) de l'Alsace, dans son pré-rapport sur les réformes de la police. « Source d'une fraction importante des incidents de police », la multiplication des formations spécialisées, estime-t-il, « a conduit à atomiser le corps urbain en une poussière de services, autonomes, multipliant les cloisonnements dangereux, contribuant à faire éclater des filières hiérarchiques qui avaient fait leurs preuves (...), réduisant le volume des effectifs nécessaires au service général ».

La commission que présidait M. Belorgey a donc proposé de favoriser la polyvalence des policiers et de réduire le nombre de ces unités spécialisées : suppression des unités mobiles de sécurité (U.M.S.) et des unités légères de sécurité (U.L.S.), restructuration des brigades de surveillance nocturne

(B.S.N.), des brigades de surveillance dans la voie publique (B.S.V.P.), des brigades anti-matériel dans la petite couronne parisienne (BAC) ainsi que des brigades de mineurs.

Cette suggestion a été suivie par le ministère de l'Intérieur à l'occasion de la mise en place des nouveaux horaires liés à la réduction du temps de travail. Dans une circulaire du 13 juillet, le directeur général de la police nationale, M. Bernard Coussier, qui vient d'être remplacé par M. Paul Cousseau, « écrivait qu'« à l'occasion de ces modifications il sera procédé sans délai à la dissolution des unités spécialisées, dont les effectifs seront reversés dans les unités de service général ». Dans une autre circulaire, datée du 22 juillet, le directeur central de la sécurité publique, M. Clément Bouhin, confirmait : « Toutes les unités spécialisées de fonctionnaires en tenue seront dissoutes, à l'exception des unités motocyclistes et cynophiles. Les corps urbains seront donc exclusivement composés d'unités de service général ».

L'élégance pour ces nouvelles dispositions était faite au 6 septembre dernier, date du retour au ministère des propositions d'emploi du temps faites par les onze secrétariats généraux pour l'administration de la police (SGAP). Or, depuis, rien : les unités spécialisées sont toujours en place. — E. P.

FAITS ET JUGEMENTS

LES HUISSIERS DE JUSTICE VEULENT AMÉLIORER LEUR IMAGE

Le Syndicat national des huissiers de justice a réuni, le 28 septembre, sa première conférence de presse depuis sa création en 1968. M. Jean Gaudry, le président en exercice, huissier de justice à Lyon, a présenté des propositions de réforme de la profession soumises au ministère de la justice le 5 septembre. Il voudrait effacer la mauvaise image que l'huissier de justice a auprès du public. M. Jean Gaudry a insisté sur le fait que l'huissier n'a plus seulement pour tâche aujourd'hui d'exécuter les décisions des tribunaux. Il est, a-t-il expliqué, au service des justiciables, des agents économiques, des partenaires sociaux. Il acquiert un rôle de conseil et souvent même de conciliateur, en milieu rural notamment.

Les huissiers de justice sont 2 782 en France, et 40 % d'entre eux appartiennent au syndicat, qui demande l'égalité avec les autres professions du monde juridique et judiciaire et des allègements fiscaux. Le syndicat a appelé ses adhérents à participer à la manifestation des professions libérales, ce jeudi à Paris.

• Une pétition en faveur de M^{me} Helyette Bess, militante libertaire incarcérée depuis le 14 août pour recel de trois fausses cartes d'identité vierges, a été signée par une trentaine de personnalités demandant « sa mise en liberté immédiate ». Interpellée lors des recherches de militants d'Action directe, M^{me} Bess, directrice de la librairie « Le Jargon libre », a été inculpée par M. Jean-Louis Bruguière, juge d'instruction, qui l'a d'abord maintenue en détention avant de rendre une ordonnance de mise en liberté le 17 septembre. Le parquet a fait appel de cette décision. Parmi les signataires, qui rappellent les déclarations de M. Badinter sur le caractère exceptionnel de la détention provisoire : MM. Alain Bombard, ancien secrétaire d'Etat à l'environnement, Gilles Perrault, Serge Gainsbourg, Léo Ferré, François Chatelet, Norbert Bensaïd et M^{me} Madeleine Renaud, Benoîte Groult, Régine Desforges.

• Un agent financier condamné à trois ans de prison. — Le tribunal correctionnel de Tours a condamné, le 27 septembre, un agent financier d'Amboise (Indre-et-Loire), M. Julien Meunier, quatre-vingts ans, à trois ans d'emprisonnement pour « contrefaçon, falsification, faux en écritures, banqueroute et escroquerie ». Une vérification effectuée par

la Banque de France en 1980 avait fait apparaître un « trou » de 40 millions de francs dans la comptabilité de l'agent financier qui n'expliquait pas les opérations financières ordonnées par ses clients.

• M. Jean Mitchell, négociant en produits pétroliers à Reims, qui, après huit ans de procédure contre Elf-France a été débouté, jeudi 23 septembre, par la cour d'appel de Reims (le Monde daté 26-27 septembre), s'est pourvu en cassation mardi 28 septembre. En première instance, le tribunal correctionnel de Reims avait retenu l'un des quatre chefs d'inculpation des sept dirigeants d'Elf-France, la pratique de faux illécites, et les avait condamnés à des peines allant de 5 000 francs d'amende à un mois d'emprisonnement avec sursis et 50 000 francs d'amende.

• Une commerçante est tuée par un malfaiteur. — La propriétaire d'un magasin de sport situé boulevard Masséna, à Paris (13^e), a été tuée, le mercredi 29 septembre, vers 17 heures 30, d'un coup de feu tiré par un malfaiteur. L'homme, âgé d'une trentaine d'années, venait de se faire remettre, sous la menace d'une carabine, la caisse d'une pharmacie de l'avenue de la Porte de Choisy

Poursuivi par le pharmacien, le malfaiteur qui s'enfuyait à pied s'est retourné et a fait feu dans la direction de ce dernier, atteignant la commerçante en plein cœur, avant de disparaître.

• Nomination d'un conseiller d'Etat. — Sur proposition du garde des sceaux, le conseil des ministres du 29 septembre a nommé conseiller d'Etat, M. Pierre Lobry qui était jusqu'alors maître des requêtes au Conseil d'Etat.

• RECTIFICATIF. — Une erreur de transmission nous a fait écrire dans l'article sur « L'avortement en Lorraine » (le Monde du 28 septembre) : « En Moselle, les chiffres de cette année étaient pour les dix premiers mois de 9 641 I.V.G. ». Il fallait lire en fait : « En Moselle, les chiffres de cette année étaient pour les six premiers mois de 9 641 I.V.G. ».

Atelier de poterie
« LE CRU ET LE CUIT »
accueil en groupe
les amateurs de 3 à 83 ans
5, RUE LACEPÈDE, PARIS-5^e
Téléphone (01 40) : 707-85-64

DÉFENSE

M. HERNU : l'effort nucléaire de la France en 1983 représente le minimum nécessaire pour rester crédible

« L'effort continu de la France en faveur de ses forces nucléaires représente le minimum nécessaire pour demeurer durablement au-dessus du seuil de crédibilité ». C'est ce qu'a déclaré, ce jeudi 30 septembre, aux députés membres de la commission de la Défense, M. Charles Hernu, ministre de la Défense, qui présentait à l'Assemblée le projet de budget militaire pour 1983.

Ce projet de budget s'élève à 138 865 millions de francs de crédits de paiement (en augmentation de 10 % par rapport au budget voté pour 1982) et à 78 443 millions de francs d'autorisations de programme consacrées aux dépenses d'équipement. Si l'on exclut les pensions et allocations de retraite, le projet de budget de la Défense pour 1983 est de 133 295 millions de francs.

A propos des dépenses d'équipement nucléaire, M. Hernu a précisé que les autorisations de programme seraient, en 1983, supérieures de 24,6 % à celles de 1982 et les crédits de paiement supérieurs de 14,4 %. Sur ce plan, le ministre de la Défense a reconnu qu'il était « le ministre de la continuité », ajoutant qu'il était aussi « le ministre du changement », par exemple, pour le renforcement des forces d'assistance rapide, la réforme des écoles militaires ou l'environnement du service national et le style de vie des appelés.

ronnement du service national et le style de vie des appelés.

Résumant le « procès » qu'on lui ferait « d'un budget de régression », M. Hernu a estimé que ses crédits étaient peu atteints par les restrictions, puisqu'il continuait de représenter, comme pour 1982, environ 3,895 % du produit intérieur brut marchand (P.I.B.M.). Dans le domaine des armements classiques, a-t-il indiqué, les matériels livrés en 1983, notamment le char AMX-30 B2, le fusil automatique FAMAS et le missile sol-air Roland, permettront d'achever l'exécution de la loi de programmation militaire 1977-1982 même si, d'autre part, certains programmes, comme les véhicules tactiques, ont un retard de deux ans. « Ce projet de budget », a conclu le ministre, « donne aux armées françaises les moyens de remplir leurs missions aussi bien qu'elles les remplissent aujourd'hui à Beyrouth », au sein de la force de sécurité.

M. Hernu a, d'autre part, indiqué que les commandes d'armements reçues à l'exportation avaient été de 26,4 milliards de francs durant le premier semestre de 1982 (au lieu de 32,8 milliards de francs pour toute l'année 1981). Ce bon des commandes est dû vraisemblablement à la conclusion d'importants contrats récents avec l'Arabie Saoudite, l'Inde et l'Egypte.

Grumman baisse de 10 % le prix d'achat par la France de quatre avions-radar

La société américaine Grumman a diminué de 10 % environ le prix des avions-radar E2C Hawkeye qu'elle se propose de vendre à la France dans le cadre d'un accord intergouvernemental. Cette offre est en concurrence avec une proposition de Boeing pour son avion E3A AWACS, mais, à ce jour, on ignore le choix des autorités françaises sur le modèle d'appareil retenu pour transporter un système de détection aérienne lointain.

Selon M. John Cocks Bierwirth, président-directeur général de Grumman, qui était de passage, mercredi 29 septembre, à Paris, l'achat éventuel par l'armée de l'air française de quatre avions-radar Hawkeye est aujourd'hui estimé à 354,7 millions de dollars (soit 2 483 millions de francs), au lieu de 394,7 millions de dollars primitivement. La différence de 40 millions de dollars (environ 280 millions de francs) tient au fait que, si accord il y a, il se fera dans le cadre d'une convention intergouvernementale entre les Etats-Unis et la France et non plus dans le cadre d'une transaction commerciale classique qui laisse à l'industriel toute liberté de fixer ses prix et, donc, le montant des profits qu'il peut en attendre.

Le Hawkeye, un bi-turbopropulseur en service dans la marine amé-

ricaine, en Israël (où il a rendu possible l'attaque de l'aviation syrienne et des batteries syriennes de missiles sol-air au Liban par l'armée israélienne) et au Japon, est capable de détecter et d'identifier une menace aérienne à 400 kilomètres de distance lorsqu'il vole à 9 100 mètres d'altitude.

M. Fred Raymes, vice-président de Grumman, a précisé à cette occasion que la société américaine était prête à développer, en cas d'achat de l'Hawkeye, un programme de compensations commerciales et industrielles à 100 %, couvrant presque intégralement la commande de 2,5 milliards de francs.

Vingt-sept projets (concernant l'aéronautique, l'espace, l'électronique, les ordinateurs et la machine-outil) de coopération entre Grumman et des sociétés françaises ont été étudiés, apportant, en l'état actuel, environ douze millions d'heures de travail à des industriels français, dont 60 % appartiennent aux petites et moyennes entreprises. Pour l'essentiel, soit la valeur de 210 millions de dollars, il s'agit d'un accord entre Grumman et Ariane-space pour vendre le lanceur européen Ariane aux Etats-Unis où, en plus de deux options et de trois réservations, cinq lanceurs ont été vendus ferme à trois sociétés.

LE GÉNÉRAL PHILIPPONNAT COMMANDERA LES FORCES FRANÇAISES EN ALLEMAGNE FÉDÉRALE

Sur la proposition du ministre de la Défense, M. Charles Hernu, le conseil des ministres du mercredi 29 septembre a approuvé les promotions et nominations suivantes :

• TERRE. — Est élevé au rang et à l'appellation de général de corps d'armée, le général de division Bernard Philipponnat qui prendra, à compter du 17 décembre prochain, le commandement du 2^e corps d'armée et celui des forces françaises en République fédérale d'Allemagne.

[Né le 1^{er} mars 1926 à Mareuil-sur-Ay (Marne) et ancien élève de l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr, alors installée en 1944 à Cherchell (Algérie), Bernard Philipponnat a servi en Indochine, notamment comme instructeur de l'armée nationale vietnamienne entre 1954 et 1956, et en Algérie. De 1968 à 1970, il commande le 50^e régiment de chars de combat. De 1972 à 1974, il est chef de la mission militaire française d'assistance en Arabie Saoudite.

Promu général de brigade, Bernard Philipponnat prend le commandement, en 1977, de la 55^e division militaire territoriale en Corse. En juin 1980, il commande la 8^e division d'infanterie et la 22^e division militaire territoriale avant d'être promu général de division en mars 1981.

• MARINE. — Est élevé au rang et à l'appellation de vice-amiral d'escadre, le vice-amiral Philippe Crouzat, préfet maritime de Cherbourg.

• AIR. — Est promu général de brigade aérienne, le colonel Bernard Nicolas.

FAITS DIVERS

L'accident de l'Iliouchine sur l'aérodrome de Luxembourg

TREIZE MORTS SOIXANTE QUATRE RESCAPES

Un Iliouchine 62 de la compagnie soviétique Aeroflot a quitté la piste au moment de l'atterrissage, le mercredi 29 septembre à 20 h 25, sur l'aérodrome de Luxembourg-Findel. D'après les derniers chiffres fournis par les sauveteurs il y aurait treize morts et soixante-quatre rescapés dont certains grièvement blessés.

Les premiers éléments de l'enquête ont révélé que l'avion s'était posé normalement sur la piste et, après avoir roulé sur 200 mètres, avait brusquement été déporté sur la droite. L'appareil a heurté alors un bâtiment abritant un château puis, après être monté sur un talus, a dévalé un ravin. L'Iliouchine a pris feu aussitôt mais la plupart des passagers ont réussi par leurs propres moyens à évacuer la carlingue.

Le pilote a déclaré aux enquêteurs qu'il ne s'expliquait pas ce qui s'était passé après l'atterrissage. Il a souligné qu'il avait été incapable de maîtriser son Iliouchine au moment où le réacteur gauche est tombé en panne quand le flux a été inversé pour provoquer le freinage de l'avion au sol. L'appareil, après une escale à Luxembourg, devait poursuivre sa route vers Lima, via Lisbonne. (AFP)

(Publicité)
Université de Paris-Sorbonne
Centre d'Etudes Catalanes
Préparation au diplôme de langue, littérature et civilisation catalanes. Trois niveaux (débutant, moyen, supérieur).
Début des cours : 25 octobre 1981
Renseignements et inscriptions :
9, rue Saint-Croix-de-la-Bretonnerie
75004 PARIS - Tél. : 277-65-69.

(Publicité)
Université de Paris-Sorbonne
(Paris-IV)
CENTRE D'ETUDES IBERIQUES
ET
LATINO-AMÉRICAINES
APPLIQUÉES
Formation à l'analyse économique professionnelle (2 ans) pour étudiants titulaires du DEUG d'espagnol ou de portugais.
Examen d'entrée : 7-8 octobre 82
1^{er} et 2^e années
31, rue Guy-Lussac, Paris (5^e).
Tél. : 323-31-78.

ESI
Les entreprises vous recherchent
avec un
+ INFORMATIQUE
Vous avez un bon niveau de base scientifique (ingénieur, maître, DEA, DES, Doctorat).
L'ÉCOLE SUPÉRIEURE D'INFORMATIQUE
ouvrent en novembre 1982 une section spéciale de formation de 100 informaticiens de HAUT NIVEAU
(durée 1 an + stage) vous permettra d'acquiescer ce + en Informatique.
Admission sur tests, dossiers et entretien.
ÉCOLE SUPÉRIEURE D'INFORMATIQUE
Établissement d'enseignement supérieur privé reconnu par l'État.
94-98, r. Carnot, 93100 Montreuil
Tél. : 859-69-69.

(Publicité)
COURS D'ESPAGNOL
organisé par le
LYCÉE ESPAGNOL DE PARIS
et donné par des professeurs espagnols pour faire connaître la langue contemporaine et la culture hispanique. Les lundis et mercredis du mardi et jeudis de 18 h 30 à 20 h 30. Agréé par la Convention de la Formation professionnelle continue (tests de classement le 4 octobre à 18 h 30).
Renseignements au Lycée : 38, bd Victor-Hugo (M^{rs} Louise-Michel ou Sablon), NEUILLY
Tél. : 757-51-75

à la portée de tous !
LES MOTS CLES DE L'INFORMATIQUE
Le lexique de l'informatique
en vente en librairie
fouche Paris

(Publicité)
L'Institut Universitaire de Technologie du HAVRE organise dans le cadre de son département INFORMATIQUE une « année spéciale » réservée aux titulaires d'un diplôme de fin de premier cycle d'études supérieures longues (DEUG ou équivalent).
Cette formation leur permet, EN UN AN, d'obtenir le Diplôme Universitaire de Technologie (DUT Informatique).
Les inscriptions seront prises du 11 au 22 octobre 1982 et les enseignements débuteront le mardi 3 novembre suivant.
Les candidatures sont à adresser :
B.P. 4006, 76071 LE HAVRE CEDEX.
Tél. : (35) 47-23-17.

STAGES DE LANGUES
- ANGLAIS (tous niveaux) : stages semi-intensifs 60 heures du 15/11/82 au 3/2/83
- ESPAGNOL : stages semi-intensifs 60 heures du 22/11/82 au 9/2/83
- ALLEMAND : stages semi-intensifs 60 heures du 22/11/82 au 10/2/83 et du 24/11/82 au 21/2/83
- ITALIEN : stages semi-intensifs 60 heures du 30/11/82 au 15/2/83 et du 1/12/82 au 18/2/83
- PORTUGAIS DU BRÉSIL : stages semi-intensifs 60 heures du 22/11/82 au 8/2/83
- Et autres langues...
Renseignements et inscriptions :
université paris 8 formation permanente
2, rue de la Liberté 93526 SAINT-DENIS CEDEX 02
Tél. 829.23.00 (ligne directe)
ou 821.63.64 poste 15.97

Un secteur d'avenir :
le tourisme et les loisirs
● Préparation au
Brevet de technicien de tourisme (B.T.)
niveau B.E.P.C. - 2 années d'études
● Préparation au
Brevet de technicien supérieur de tourisme (B.T.S.)
niveau bac au fin terminale - 2 années d'études
E.T.S. (Enseignement privé)
50, rue La Boétie, 75008 PARIS
Tél. : 563-35-86 (M^{rs} Miramand)
Brochure gratuite

LE CONSERVATOIRE
LIBRE DU
CINÉMA FRANÇAIS
pour devenir
assistant-réalisateur
script-girl
monteur-monteuse
Cours directs (1^{re} et 2^e année.)
Cours par correspondance (1^{re} année théorique seulement)
CLCF
16, rue du Delta, 75009 Paris
Tél. 874.65.94
Documentation M sur demande

ÉDUCATION

Les difficultés de recrutement des enseignants du secondaire

Plusieurs ministères à la recherche de solutions

Une réunion interministérielle a eu lieu, mercredi 29 septembre à l'hôtel Matignon, pour examiner les modalités de recrutement des enseignants du second degré. Des représentants des ministères de l'éducation nationale, du budget et de la fonction publique y participaient. Pour l'instant, le gouvernement, obéissant ses vœux de « transparence », fait le silence total sur le contenu de cette réunion.

Si le problème de recrutement à long terme se pose après plusieurs années de réduction du nombre de postes ouverts aux concours de l'agrégation et du certificat d'aptitude au pro-

fessorat de l'enseignement du second degré (CAPES) de 1973 à 1980, celui du court terme existe pour certaines académies déficitaires (Nord et Est). Elles ont été autorisées à des recrutements exceptionnels de maîtres auxiliaires après avoir épuisé leurs ressources en personnels qui devaient être réemployés, compte tenu de leurs états de service l'an dernier (travail à plein temps - dix-huit semaines ou trente semaines à mi-temps). Ces recrutements exceptionnels permettront de combler les vides en ce début d'année scolaire. Mais, dès qu'il faudra

assurer des remplacements d'enseignants malades, de nouveaux vides réapparaîtront.

Le Syndicat national des enseignants de second degré (SNES) fait, pour sa part, des propositions. Il réclame à nouveau la suppression de tout « auxiliaire », et la création de postes de titulaires-réplacements qui seraient proposés au « mouvement » (les mutations) national. Pour l'instant, il demande que l'on se tienne au volontariat en intégrant dans le corps des professeurs certifiés, les adjoints d'enseignement qui accepteraient d'occuper les postes non pourvus dans les académies du Nord et de Nancy-Metz.

Les non-titulaires de Grenoble veulent « rester au pays »

De notre correspondant

Grenoble. - Les maîtres auxiliaires de l'académie de Grenoble qui, trois semaines après la rentrée des classes, n'ont toujours pas été réemployés, ont manifesté, mercredi 29 septembre, au rectorat, à l'appel du SGEN-C.F.D.T. Le recteur, M. Michel Migon, a, pendant quatre heures, tenté d'apaiser un groupe de deux cents maîtres auxiliaires, rendus furieux par la menace du ministère d'affecter les non-titulaires dans les « académies déficitaires » du nord de la France.

L'académie de Grenoble, qui ne disposait, au début de l'année scolaire, que de cinq cents postes vacants (contre plus d'un millier les années précédentes) n'a pu absorber l'ensemble des mille sept cents maîtres auxiliaires. Ils sont ainsi près de six cents à attendre une hypothétique affectation.

Mardi, ils ont voulu obtenir l'assurance qu'ils seraient tous réemployés dans l'académie de Grenoble. N'y a-t-il pas, en effet, de très nombreuses classes surchargées, des enseignants non assurés ? En outre, plusieurs centaines de professeurs doivent actuellement effectuer un nombre souvent très élevé d'heures supplémentaires, pour ne pas laisser des élèves sans enseignement. Le SGEN-C.F.D.T. est, pour sa part, convaincu qu'au moins trois cents à trois cent cinquante maîtres auxiliaires pourraient être très rapide-

ment affectés dans des établissements du second degré qui connaissent, depuis la rentrée, de graves difficultés.

Des maîtres auxiliaires soulignent la situation très paradoxale dans laquelle ils se trouvent : « Alors que les besoins sont évidents dans l'académie, nous sommes payés à ne rien faire, tandis que des professeurs effectuent des heures supplémentaires pour pallier l'absence dramatique de postes. Cette situation est doublement scandaleuse. »

Le recteur, s'appuyant sur les engagements pris par le ministre de l'éducation nationale, a confirmé, à l'issue de son « dialogue » avec les M.A., qu'il s'efforcera de réemployer dans l'académie de Grenoble tous les maîtres auxiliaires et que si des « propositions avantageuses » étaient faites à certains d'entre eux pour se rendre dans les académies du Nord, ils seraient en droit de refuser.

Les services rectoraux estiment qu'une centaine de maîtres auxiliaires ne pourront pas trouver de poste cette année dans l'académie de Grenoble et que seule une décision politique, qui relève du ministre de l'éducation et du gouvernement, pourrait déboucher une situation qui, au fil des jours, risque de s'envenimer et de devenir explosive.

CLAUDE FRANÇILLON.

La radio Fréquence-Nord recueille 530 candidatures pour le Nord et la Picardie

Fréquence-Nord, radio régionale de Radio-France a réalisé, mercredi 29 septembre, une opération « recrutement d'enseignants ». Il s'agissait de lancer un appel aux maîtres auxiliaires sans emploi, volontaires pour occuper, dès l'année scolaire en cours, un poste dans l'académie de Lille ou d'Amiens. Ces deux académies qui manquent d'enseignants viennent, en effet, d'être autorisées à procéder à un recrutement exceptionnel de maîtres auxiliaires : deux cent cinquante pour la Nord, cent pour la Picardie (le Monde date 26-27 septembre).

L'opération a connu un réel succès puisque cinq cent trente auditeurs ou auditrices ont proposé leurs services. Il y a quelques semaines, le recteur de Lille affirmait n'avoir recueilli que six candidatures de la part de maîtres auxiliaires originaires d'autres régions et désireux de trouver un poste dans le Nord.

Les appels recueillis par Fréquence-Nord provenaient, en majorité, du Nord ou de Picardie ; mais il en est parvenu de toute la France dont cinq de Corse. L'opération avait été organisée en collaboration avec les six autres stations départementales de Radio-France (1) et avec l'aide de plusieurs journaux régionaux, répartis sur toute la France.

Les responsables de Fréquence-Nord ont transmis les cinq cent trente fiches aux deux recteurs intéressés qui examineront les candidatures. Ils déclarent avoir été « étonnés par le nombre de « surdiplômés » parmi les candidats, ainsi que par la proportion - un sur quatre - de non-enseignants ; attirés par cette profession.

(1) Radio-Bretagne-Ouest, Radio-Scine-et-Maine, Radio-7, Radio-14, Radio-Berry-Sud et Radio-Vancluse.

SPORTS

FOOTBALL

MONACO ÉLIMINÉ DE LA COUPE D'EUROPE DES CLUBS CHAMPIONS

Vingt-quatre heures après la qualification pour les huitièmes de finale de la Coupe d'Europe des vainqueurs de coupes, le club de Paris-Saint-Germain face au Lokomotiv Sofia (5-1), Monaco a été éliminé, le 29 septembre, de la Coupe d'Europe des clubs champions par le C.S.K.A. Sofia. Les Bulgares qui avaient fait match nul (0-0) avec les Montégasques lors du match aller, ont acquis (2-0) leur qualification au tour de la prolongation du match, les deux équipes n'ayant pas réussi à se départager à la fin du temps réglementaire (0-0).

En Coupe de l'U.E.F.A., Bordeaux et Saint-Etienne se sont qualifiés pour les seizièmes de finale. Les Bordelais battus (1-3) au match aller ont nettement dominé (5-0) le club est-allemand Carl Zeiss Jena au match-retour. Les Stéphanois, vainqueurs (4-1) sur leur terrain, ont fait match nul (1-1) face à l'équipe hongroise Tatabanya. En revanche, Sochaux battu (0-1) par le club grec Paok Salonique à l'aller a été éliminé malgré la victoire (2-1) acquise sur son terrain.

SCIENCES

Au ministère de la recherche et de l'industrie

M. ROBERT CHABBAL EST NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA MISSION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Sur proposition de M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de la recherche et de l'industrie, M. Robert Chabbal, qui occupait les fonctions de secrétaire général adjoint de l'OTAN pour les questions scientifiques, a été nommé président de la mission scientifique et technique du ministère par le conseil des ministres du 29A ce poste, il assurera avec M. Yves Frage, qui est le chef de cette mission, depuis sa création (le Monde du 3 décembre 1981), un rôle d'animation et de coordination. Cette entité est, en effet, la « compétence du ministère », sa faculté d'expertise. Légère avant tout, cette mission, qui est mise à la disposition du directeur général de la recherche et de la technologie, se veut en définitive une sorte d'état-major ayant la charge « d'impulser toute la recherche et le développement technologique ».

Né le 6 février 1927 à Nîmes, M. Robert Chabbal est agrégé de sciences physiques et docteur ès sciences. Il a passé une grande partie de sa carrière au centre national de la recherche scientifique (C.N.R.S.), dont il est devenu en août 1976 directeur général, poste qu'il a occupé jusqu'à la réorganisation de septembre 1979. Peu après, il rejoignit l'OTAN pour occuper les fonctions de secrétaire général adjoint pour les questions scientifiques.

● Pei Wenzhong, anthropologue chinois, vient de mourir en République populaire de Chine, à l'âge de soixante-dix-neuf ans. Ayant étudié à Pékin puis à Paris, il avait fait partie de l'équipe de chercheurs de diverses nationalités qui découvrit les restes du sinanthrope en 1929. Cet bannissement est la forme asiatique de l'homme erectus (appelé autrefois piécanthrope), le prédecesseur de l'homme sapiens. Le crâne fossile trouvé alors était vieux de quelque cinq cent mille ans.

M. SAVARY SANCTIONNE L'INSPECTEUR D'ACADÉMIE DE LA LOIRE

L'inspecteur d'académie de la Loire, M. Jean Tournon, a été sanctionné par le ministère de l'éducation nationale pour avoir « laissé des établissements scolaires de l'académie créer des structures nouvelles sans disposer des postes correspondants ». M. Tournon, qu'il devint le 28 septembre qu'il devait « quitter immédiatement ses fonctions » est nommé chef du service académique d'information et d'orientation à Nancy. Le ministère précise que, « s'estimant néanmoins engagé par les dispositions prises à tort par l'inspecteur d'académie, M. Savary a décidé d'accorder, à titre exceptionnel, une vingtaine de postes supplémentaires au département de la Loire ».

Venu de l'inspection académique de Haute-Loire, M. Tournon avait pris ses fonctions à Saint-Etienne en février 1981. Il se défend d'avoir fait des demandes de postes abusives et considère que la décision finale du ministère d'accorder vingt postes supplémentaires lui donne raison. « Il les fallait, dit-il, les élèves sont là ». L'inspection générale de l'éducation nationale, venue examiner les dossiers de l'inspection de Saint-Etienne peu après la rentrée, en a décidé autrement. M. Tournon, selon elle, aurait contrevendu à la « nouvelle procédure de répartition des moyens fondée sur la transparence et le dialogue ».

● Une agrégation d'éducation physique et sportive. - Le Journal officiel du jeudi 30 septembre annonce l'institution d'une agrégation d'éducation physique et sportive. Le concours sera accessible aux professeurs d'éducation physique en fonction, aux titulaires du CAPES (certificat d'aptitude au professorat) d'éducation physique et sportive, aux titulaires du diplôme de l'école normale supérieure de l'E.P.S. ou de l'Institut national du sport, à condition que ces diplômés aient été obérés au plus tard à la fin de la session 1982-1984, enfin, aux inspecteurs principaux de la jeunesse et des sports titularisés « au plus tard au 31 décembre 1982 ».

(TRENTE-DEUXIÈMES DE FINALE)

*C.S.K.A. Sofia (Bulg.) b. Monaco (Fr.) apr. prol.	2-0	(0-0)
*Liverpool (Angl.) b. Dundalk (Irl.)	1-0	(4-1)
*Besiktas (Tur.) et Aston Villa (Angl.)	0-0	(1-3)
*Widzew Lodz (pol.) b. Hibernians (Malte)	3-1	(4-1)
*Raba Eto (Hon.) b. Standard (Belg.)	3-0	(0-5)
*Din. Kiev (U.R.S.S.) b. Grasshopper (Suisse)	3-0	(1-0)
*H.L.K. Helsinki (Finl.) b. Omonia Nicosie (Chyp.)	3-0	(0-2)
*Rapid Vienne (Autr.) b. Avenir Beggen (Lux.)	8-0	(5-0)
*Oosters (sued.) b. Olympiakos (Grèce)	1-0	(0-2)
*Real Sociedad (Esp.) b. Vikingur (Isl.)	3-2	(1-0)
*Linfield (Irl. N.) b. Nea Salamina (Cypr.)	2-1	(0-1)
*Celtic (Ecosse) b. Ajax (P.B.)	2-1	(2-2)
*Hambourg (R.F.A.) b. Dyn. Berlin (R.D.A.)	2-0	(1-1)
*Juventus (Ital.) et Hvidovre (Dan.)	3-3	(4-1)
*Dukla Prague (Tch.) b. Dyn. Bucarest (Roum.)	2-1	(0-2)
*Sporting (Port.)-Din. Zagreb (Youg.)	3-0	(0-1)

COUPE DES VAINQUEURS DE COUPE

(SEIZIÈMES DE FINALE RETOUR)		
*Paris-St-Germain (Fr.) b. Lok. Sofia (Bulg.)	5-1	(0-1)
*Tottenham (Angl.) b. Coleraine (Irl.)	4-0	(3-0)
*Swansea (Galles) b. Sligo Wanderers (Mal.)	5-0	(12-0)
*Lech Poznan (Pol.) b. West Hammarby (Isl.)	3-0	(1-0)
*Exile rouge (Youg.) b. Lillestrøm (Norv.)	3-0	(4-0)
*Kusnyssy Lahvi (Finl.) et Galatasaray (Tur.)	1-1	(1-2)
*Din. tirana (Alb.) et Aberdeen (Ecosse)	0-0	(0-1)
*Ujpest Doroz (Hongr.) b. I.F.K. Goteborg (Suède)	3-1	(1-1)

PRESSE

PAS D'ACCORD EN VUE AUX « DÉPÊCHES » DE DIJON

Une réunion tripartite, convoquée mardi 28 septembre au ministère du travail à Paris, a étudié la situation des soixante-sept ouvriers du Livre des Dépêches de Dijon qui ont refusé leur mutation à Lyon (le Monde date 26-27 septembre). Dans un communiqué, M. Jean-Charles Lignel, propriétaire du Progrès, mais qui contrôle aussi les Dépêches, affirme qu'il est prêt à accorder : un ultime délai de réflexion pour les soixante-sept intéressés pour rejoindre leur poste à Chassagny, près de Lyon, siège de la Dépêche ; une priorité d'embauche pendant dix-huit mois au personnel licencié économiquement après refus de mutation ; une possibilité de « mutation-inter-établissements » sous réserve que ceux n'impliquent pas d'embauche ; le paiement d'un préavis sans être pénalisé ; le paiement d'un mois de salaire supplémentaire au-delà des indemnités prévues dans les conventions collectives.

M. Lignel a ajouté que ces engagements n'étaient valables que sous réserve de la « libération des locaux occupés des Français des locaux de l'Est à Dijon, de la reprise de l'Impression des Dépêches de l'Est à Dijon, de la reprise de l'assurance de pouvoir distribuer normalement les Dépêches et le Progrès en Côte-d'Or et dans le Jura, la cessation des actes de vandalisme qui se perpétuent depuis le 19 août, d'un accord du ministère du travail et de l'emploi, au plus tard le 15 octobre, concernant les licenciements demandés ».

COPIES GEANTES
SUR PAPIER BLANC, COULEUR, CALQUE, POLYESTER, LARGUE 72 CM, LONGUEUR 110 CM, 2000
BOURNEVILLE-LEZ-TOURNAI (FRANCE)
ÉTRANGE 28, Av. Daumesnil PARIS 12^e 2347.21.32 - Tx 220064 F

L'AUTOMOBILE

SPECIAL SALON 1983



De haut en bas : L'ALFA ROMEO Giulietta, 6, 8 ou 11 cv ; La FIAT Panda Super, 4 cv ; La METRO Spéciale, 4 cv ; La VOLVO 760 GLS, 15 cv ; La ROVER 2.4 i Turbo Diesel, 8 cv ; La RENAULT 9, VOITURE DE L'ANNÉE 1982, 7 cv. De haut en bas : La MERCEDES 500 SEC, 34 cv ; La VOLVO 345 GL, 6 cv ; L'OPHEL Ascena, 7 ou 8 cv ; L'ALFA ROMEO Sprint Veloce, 6 cv ; L'Auto-radio THOMSON ; La FORD Sierra Ghia, 7, 8, 9, 10, 11 ou 12 cv. De haut en bas : L'OPHEL Corso, 4, 5 ou 6 cv ; La RENAULT 30 Turbo Diesel, 7 cv ; La FORD Escort XR3i, 7 ou 8 cv ; La MERCEDES 300 SE, 14 cv ; La SAAB 900 Turbo APC, 9 cv ; La FIAT Ritmo Abarth, 11 cv.

Les annonceurs de ce numéro spécial ont sélectionnés les modèles dont les photographies illustrent cette page.

مكتبة من الامم

Marasme

Le 69^e Salon de l'automobile et du motocycle de Paris ouvre ses portes. Un salon qui définit les tendances actuelles de la construction mondiale, mais reflète aussi les réalités présentes d'un marché national que les marques étrangères ont cette année rudement attaqué.

Un seul constructeur français y présentera une voiture entièrement nouvelle, les étrangers, Allemands, Américains, Japonais ou Italiens, se taillent la part du lion en faisant de cette manifestation l'occasion de plusieurs « premières mondiales ».

Il ne faudrait pas en conclure sans nuance que la construction automobile française marque techniquement le pas et qu'un retard accumulé depuis plusieurs années en ce domaine paraît être la raison du relatif marasme que connaissent les marques nationales.

La réalité est autre car l'on ne voit guère ce qui pourrait sérieusement être reproché aux voitures françaises d'aujourd'hui. Aurait-on oublié qu'ici est née la voiture de tourisme à deux volumes ? Ignorait-on que l'essentiel des modèles construits en France comportent la « traction avant » et des suspensions indépendantes, gages éprouvés d'une utilisation routière simple ? Ne saurait-on pas la part utile que prend l'électronique dans des modèles offerts tant dans le domaine de l'allumage, de la carburation que dans celui, par exemple, d'une transmission automatique ?

Imaginer depuis des années dans la bataille du poids, des CX et autres pénétrations dans l'air, peut-on reprocher aux marques françaises d'avoir ignoré les soucis de consommation et de confort de conduite ? Alors ? Stagnation de la recherche ? Inexploitation des solutions nouvelles ? Fatalité ?

Pas du tout, répliquent les constructeurs. Voyez plutôt du côté de nos ennemis sociaux qui ont éclaté au moment même où une amorce de reprise se confirmait sur le marché national. Interrompre une production à ce moment-là, dit-on, c'est à coup sûr dérouter sur d'autres marchés les clients et pour ceux qui achètent leur première voiture, leur inspirer des inquiétudes sur le suivi du produit qui, pourtant, subit, plus encore que de coutume, les contrôles qui s'imposent. Une automatisation poussée est de toute façon une garantie de nos jours.

Voyez aussi du côté des prix, ajoutez-les, et de leur blocage qui nous ont fait présenter des modèles sans que l'on ait pu fixer en même temps leur tarif.

Certes, mais n'y a-t-il pas eu aussi une certaine tendance à laisser un peu aller les choses ? Une sorte de démolition.

La pauvreté de certains intérieurs, le vieillissement de lignes trop vives, le peu de soin mis parfois à la finition des voitures n'auraient-ils pas aussi leur responsabilité dans la bouderie que connaissent aujourd'hui, de la part de leurs clients traditionnels, les marques nationales ?

Comment, des lors, s'étonner qu'à l'époque où la notion de fiabilité n'est plus de mise, des petites ou des grosses voitures venues d'ailleurs, japonaises, triomphantes comme des dévies fortes, présentées par des directions commerciales agressives et des réseaux accueillants, attirent le regard puis déterminent un choix ? A plus forte raison, quand des efforts particuliers sont faits sur des tarifs qu'un prix de revient moindre n'explique pas à lui seul. Ajoutons-y la mode et ses effets multiplicateurs et tout sera dit.

Une conclusion dans cette vallée de larmes : interroger les marques étrangères sur leurs propres marchés nationaux révèle qu'elles, y connaissent elles aussi des tourments, car les voitures venues d'ici ont chez eux, aux yeux de leur public traditionnel, bien des vertus...

Difficile, décidément, même en matière automobile, d'être prophète en son pays.

CLAUDE LAMOTTE.

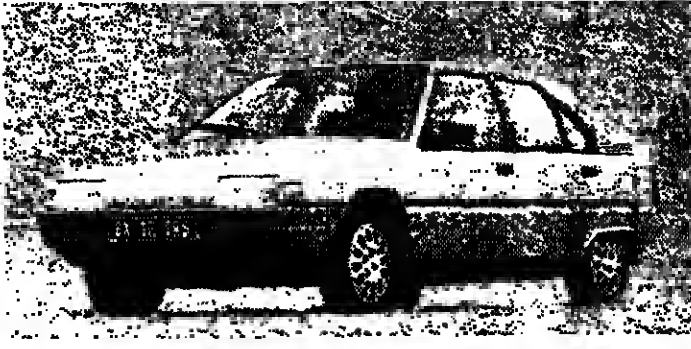
BX CITROËN : elle est bien de la famille

Les fidèles de Citroën pourront être satisfaits. Avec la BX, nouveau cheval de bataille de la firme aux chevrons, ils auront une Citroën. Même si un certain nombre d'organes se retrouveront sur d'autres modèles du groupe, même si la BX peut être livrée avec des organes qui dotent déjà d'autres modèles du même groupe. L'interprétation qu'a faite la firme du quai de Javal reste originale, et les lois d'économie d'échelle qui veulent une utilisation de pièces interchangeables entre marques associées n'ont en rien élargi cette volonté.

Située, désormais dans la production entre les GSA et les CX, la BX comporte l'essentiel de ce qui a fait la réputation de Citroën, c'est-à-dire une tenue de route inébranlable, un freinage efficace (4 disques) une suspension hydropneumatique éprouvée, un confort qui n'est plus à vanter et une ligne typiquement de la famille bien qu'inspirée du projet du carrossier italien Bertone.

« Traction avant », bien sûr, ces nouvelles berlines, qui constituent la grande attraction du Salon, se présentent uniquement en version bi-corps. Longues de 4,23 m, cinq personnes peuvent s'y installer.

Selon leur appellation, le choix porte sur des motorisations et des finitions variables. La BX de base (6 CV) possède un moteur à quatre cylindres de 1360 cm³ (Visa GT, Renault 14 TS) qui sort 62 ch à 5500 tr/min. La boîte de vitesses est à quatre rapports. Elle passe à cinq rapports dans les versions 6X 14E et 6X 14RE (7 CV), le même moteur donnant pour sa part dans les deux modèles 72 ch à 5750 tr/min. En haut de la gamme, on trouve les 6X 16RS et 6X 16TRS (7 CV) dotées de la boîte à cinq rapports et du récent moteur de 1560 cm³ fabriqué à Tremay près de Metz, qui possède également chez Peugeot le 305 GT, livrable en 1983. Ce groupe sort à 80 ch dans les versions Citroën et à 84 ch dans la version Peugeot. Affaire d'échappement, nous a-t-on expliqué. Toujours est-il que ce moteur donne à la route sur les BX de bons résultats. Il mène, dans des conditions de roulage idéales, à des vitesses de pointe supérieures à celles que donne l'usine, et sa souplesse plus que son « pointu » apparaît rapidement. Donnée pour 178 km/h, nos



essais sur itinéraire fermé ont permis d'atteindre plus de 180 km/h par vent nul.

De gros efforts ont été faits sur le poids du véhicule et son CX (coefficient de pénétration dans l'air) ici fixé à 0,33. Aussi ne s'étonnera-t-on pas de voir, comme chez certains constructeurs étrangers de haute réputation, l'emploi accru des matières synthétiques — capot avant, hayon par exemple. De même, le réservoir de carburant (44 litres pour les 6X à moteur 1360 cm³ et 52 litres pour le moteur 1,6 litre), qui est en polyéthylène directement fixé au plancher. Aussi ne faudra-t-il pas chercher non plus les goudilles et autres empêcheurs d'avancer vite. Le pare-brise est désormais collé et s'accompagne d'anjouleurs plats.

Tous ces détails qui se marient avec une suspension dont on sait que la qualité principale consiste à maintenir une assiette constante au véhicule procurent une grande sensation d'aisance. On doit aussi au plaisir de conduire sur route, en circulation rapide, à de bonnes boîtes de vitesses, les unes (1360 cm³) intégrées au carter — ce qui interdira plus tard sur ces versions une transmission automatique — les autres montées au bout du moteur (sur les 1600 cm³). On regrettera néanmoins une direction assez dure avec retour brutal en sortie de virage accentué — d'où des difficultés en circulation urbaine. Quant au tableau de bord futuriste, triste et peu visible, il est agrémenté de satellites de ces appendices est qu'ils sont peu mémorables, voire même irritants avec notamment un indicateur de direction privé de retour automatique. Un autre regret concerne une finition approximative qui relève de la part des matériaux, synthétiques utilisés beaucoup de goût pour divers bruits de frottements.

Mis à part ces remarques et sachant que l'entretien de ces nouveaux modèles a été simplifié (vidanges espacées à 10 000 km, allumage indérégable à déclenchement magnétique, accès simple aux organes essentiels), le bilan global à porter sur les BX semble très positif. Il permet de situer ces voitures dans la gamme des voitures moyennes, familiales les plus réussies de ces dernières années. Il est vrai que Citroën a pris son temps pour la produire : c'est la première fois depuis dix ans qu'un modèle original sort chez Citroën. C. L.

* Prix entre 49 000 F et 61 000 F, selon les versions.

FORD SIERRA : une familiale de bon aloi

Aucune crainte à avoir chez Ford. La Sierra ne passera pas inaperçue. Comme pour les Escort, Ford a donné à cette nouvelle voiture un style très particulier qui les distinguera à coup sûr dans la masse des voitures moyennes familiales produites aujourd'hui dans le monde.

Assemblées dans trois de ses usines européennes — Dagenham en Grande-Bretagne, Genk en Belgique et Cork en Irlande, — les Sierra ont leurs moteurs fabriqués en Grande-Bretagne et en Allemagne, tandis que les transmissions vien-

1,6 l. A.C.T., version économique : 55 kW, 75 ch ;
1,6 l. A.C.T., VV : 55 kW, 75 ch ;
2,0 l. A.C.T., double corps : 77 kW, 105 ch ;
2,0 l. V6, double corps : 66 kW, 90 ch ;
2,3 l. V6, double corps : 84 kW, 114 ch ;
2,8 l. V6, injection : 110 kW, 150 ch ;
2,3 l. diesel (1) : 47 kW, 64 ch ;
(A.C.T. = arbre à came en tête)



nant d'Allemagne également, de France et de Grande-Bretagne. La mise en route des chaînes a nécessité 1 200 millions de dollars d'investissement, et intervient alors que la gamme Taurus qui déparait du catalogue donnait quelques signes de vieillesse.

Ford, qui ne pouvait déjà que se féliciter des progrès importants réalisés sur le marché national (3,1 % de pénétration en fin 1980, 5,8 % à la fin de juin 1982 avec 61 000 véhicules livrés en six mois, — affronte l'avenir, on s'en doute, avec confiance.

Très originales par la ligne, ces nouvelles berlines à quatre portes et hayon adoptent une conception générale classique, c'est-à-dire un moteur à l'avant qui agit sur les roues arrière, contrairement aux solutions retenues tant pour les Escort que pour les Fiesta. Ford justifie ce choix par deux raisons : amélioration plus aisée du CX (ici obtenu à 0,34) et utilisation possible de toute la gamme de moteurs, disponibles à l'heure actuelle, donc possibilité d'assurer un nombre important de versions.

En effet, la gamme des Sierra pourra disposer des groupes suivants :

Cette énumération permet de constater la disparition du programme des moteurs 1 300 cm³ montés sur le bas de gamme Taurus mais révèle aussi l'utilisation tant de moteurs modernes (en 1,6 litre et 2 litres) que de plus anciens, ces V6 solides mais assez calmes.

Quoi qu'il en soit, le choix du classique a amené Ford à repenser totalement la suspension arrière qui est désormais à roues indépendantes semi-trèdes, aux ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. La nouveauté ici est la présence d'une traverse qui supporte à la fois les bras de suspension et le carter du pont.

La disposition nouvelle du pont arrière assure un comportement routier tout à fait satisfaisant avec, à notre avis, autant d'agrement sur le moteur 1,6 litre que sur le 2 litres. Tout au plus fera-t-on plus souvent appel à la boîte à quatre ou cinq rapports avec le groupe le plus faible. Côté entretien, comme beaucoup de marques la font maintenant, Ford a adopté l'allumage sans rupteur.

Une bonne note est également à donner en ce qui concerne le confort assuré pour chaque modèle quel qu'il soit, notamment avec des sièges bien conçus, sans raideur ni mollesse excessives.

Le tableau de bord enfin a fait l'objet de soins particuliers. Bien imaginé, incurvé vers le conducteur, très complet dans les modèles de haut de gamme, il achève de donner à l'intérieur du véhicule une allure cosée de bon aloi. Ford n'a pas négligé cet aspect des choses qui fixe parfois les clients tentés par l'infidélité.

C. L.

Il s'agit d'un moteur fabriqué par Peugeot.

* Les prix vont de 49 910 F à 69 030 F selon les modèles.

« Un vaste et bénéfique chassé-croisé »

Au cours de la présentation à la presse des nouvelles Sierra, M. Bouiface, P.-D.G. de Ford France, a prononcé une allocution dans laquelle il a évoqué les attitudes faites à propos de la part prise par les produits étrangers en France. Il a notamment déclaré :

« Je pense que la campagne menée actuellement ci et là contre les importations, notamment d'automobiles, a quelque chose de paradoxal et même de malsain.

« De paradoxal, d'abord, parce qu'il me paraît difficile de concilier l'adhésion au Marché commun, donc à une libre échange, et à une économie moderne, et l'appel à une forme de protectionnisme anachronique.

« De malsain, ensuite, parce que si, par des artifices quelconques, un pays rend ses produits importables aux produits étrangers, il doit s'attendre à des mesures de rétorsion et à voir ses exportations régresser. N'oublions pas qu'en France, un dixième environ de la population active travaille pour l'exportation. Moins de ventes à l'étranger et l'emploi serait compromis.

« En outre, il faut bien constater qu'il n'existe pas en Europe d'automobile ni purement étrangère ni purement nationale. Il n'y a plus de voiture franco-française, germano-allemande ou anglo-britannique. Toutes les productions incorporent des éléments « étrangers ». Chaque modèle Ford produit en Europe contient des éléments d'origine française.

« L'industrie automobile a donc créé un vaste et bénéfique chassé-croisé commercial à travers l'Europe et il serait économiquement catastrophique de l'annuler. »

OPEL CORSA : la petite nouvelle est arrivée

Avec la BX de Citroën, l'Audi 100 et la Sierra de Ford, il ne fait guère de doute que la Corsa lancée par Opel sera l'une des attractions du Salon. Avec cette petite voiture fournie en deux ou trois volumes, la General Motors fait, par l'intermédiaire de la firme allemande, une entrée assez fracassante dans le royaume des automobiles « passe-partout ». Mais les Corsa arrivent sur un marché encombré tenu depuis des années par les R5, les Fiesta, les 127 Fiat et les Panda, les Autobianchi, les 104 Peugeot puis, plus récemment, les Metro de British Leyland, les Samba de Talbot et autres Polo de Volkswagen. C'est dire que si la Corsa s'annonce comme une rivale pour tous ces modèles cités — essentiellement dans sa version bivolune — et veut tout dévorer, elle devra s'attendre à un combat peu simple, si ce n'est vrai par des conditions de diffusion favorables.

D'abord la puissance de la General Motors est derrière elle, et ce n'est pas peu dire ; ensuite, elle bénéficie de préjugés favorables que l'on accorde traditionnellement aux derniers-nés ; enfin, elle arrive sur le marché percée de l'excellente réputation de robustesse attachée à la marque Opel. Sachant que le modèle de base sera vendu en France

sur des bases européennes confortables, mais les stylistes d'Opel ont su donner à sa silhouette une touche particulière en ajoutant sur les ailes, tant arrière qu'avant, des renforcements à destination aérodynamique qui ne manquent pas d'effet.

Trois moteurs sont disponibles montés transversalement, qui agissent sur les roues avant comme sur les Kadett ou les Ascona depuis 1981 :

— un 863 cm³ déjà monté sur les anciennes Kadett, qui développe 34 ch à 5 400 tr/min (4 CV fiscaux) ;

— un 1 196 cm³ dérivé des groupes modernes montés, notamment, sur les Ascona, qui développe 54 ch à 5 600 tr/min (6 CV fiscaux) ;

— un 1 297 cm³ (5 CV fiscaux) sorti sur la Kadett, et dont est dotée l'une des versions de l'Ascona avec une puissance supérieure. Ici, il donne 69 ch à 5 600 tr/min.

Ces groupes apparaissent pour les poids respectifs des voitures présentées (entre 740 et 785 kilos en ordre de marche), suffisamment nerveux, mais surtout d'une grande souplesse pour une cylindrée finalement très raisonnable.

On note à l'avant une suspension à roues indépendantes, des amortis-



seurs hydrauliques, des ressorts hélicoïdaux et une barre stabilisatrice. La suspension est à l'arrière à bras tirés. A l'usage, on allure élevée, l'ensemble exprime une sortie de virage une tendance à un mouvement oscillatoire qui ne met pas pour autant en cause l'adhérence de la voiture. Le souci de s'éloigner d'un « confort trop à l'allemande » n'est peut-être la cause. Ce mouvement est d'ailleurs moins apparent sur la SH à caractère sportif. Le freinage (disque à l'avant, tambour à l'arrière) ne présente pas de défaut. Un régulateur évite le blocage des roues arrière avant les roues avant.

Opel a pour ces nouvelles modèles, continue la tendance actuelle la demande : recherché un minimum d'entretien : vidange tous les 15 000 kilomètres, éléments nombreux sans intervention, et allumage électrique.

Selon le constructeur, les consommations sont, suivant les moteurs et la vitesse, de 5 litres à 9 litres, ce qui apparaît raisonnable. Toutefois, au cours des essais effectués, il n'a pas été possible de contrôler ces données.

Après les Ascona, fort bien reçues en 1981, voici donc la petite dernière de la famille Opel. Elle fera sûrement aussi parler d'elle.

C.L.

LA RENAULT FUEGO TURBO-D : plus « turbo » que « diesel »

Un coupé Diesel ! la formule qui peut surprendre. En équivalent la Fuego du moteur turbocompressé de la R 30, la Régie parvient cependant à un résultat séduisant : une vitesse de pointe possible de 175 km/h, avec un CX (1) de 0,34, une consommation de 4,8 litres à 90 km/h ; 6,7 litres à 120 km/h et 8,1 litres en cycle urbain. La voiture dispose d'un réservoir de 57 litres, l'autonomie dépasse les 850 kilomètres.

Sur autoroute, les performances alliées à une insonorisation assez réussie en font un véhicule agréable à conduire disposant d'un freinage efficace. C'est sur route que le comportement de la voiture est le plus étonnant. Les reprises que permettent le turbo (de 0 à 100 km/h en 13,2 secondes) et le bon agencement de la boîte de vitesses font très souvent oublier... qu'il s'agit d'un diesel. Les dépassements ne posent pas de problème malgré les contraintes liées à l'utilisation du turbo (déclenchement vers 2 500 tr/min). Seule la direction assistée, agréable en ville, est très douce et nécessite un peu d'habitude sur routes sinueuses.

Le niveau d'équipements, comparable au haut de gamme de la série, comprend lave-vitres électriques, assuivis-vitres arrière, essuie-lave-glace projecteurs et système PLIP (2). Un seul regret sur cette voiture : le très inesthétique et peu pratique tableau de bord. Il est dommage de disposer de nombreux voyants de contrôle et d'une montre cachés par le volant. Les commandes (antibrouillard, etc.), bien qu'clairées la nuit, ne semblent pas d'une grande fiabilité et sont d'un accès peu commode.

Il reste que la Fuego turbo-D allie avec bonheur la sobriété et la robustesse du diesel avec la puissance d'un turbo. Un coupé de 60 000 F qui dispose de beaucoup d'atouts.

D. HAUTIN-GUIRAULT.

* Caractéristiques techniques : moteur : 2 058 cm³ ; puissance maxi : 88 ch DIN à 4 250 tr/min ; couple maxi : 18,5 mkg à 2 000 tr/min ; puissance administrative : 6 CV.

(1) CX : coefficient de pénétration dans l'air.

(2) PLIP : condamnation, décondamnation électromagnétique des portes à distance.

EN VEDETTE

AUDI 100 :
le bruit du silence

La crise et le renchérissement des produits pétroliers n'ont pas que des mauvais côtés. Ils ont au moins eu l'avantage d'amener, quand ils ne l'avaient pas déjà fait, les constructeurs automobiles à réfléchir et à concevoir des voitures plus économes sans pour autant négliger totalement les performances. La nouvelle Audi 100 est de celles-là.

La recette pour réussir de tels véhicules est bien connue. Elle est la même pour tous : améliorer l'aérodynamisme, réduire la poids et retravailler les moteurs pour répondre à ces nouvelles exigences. Appliquer à la lettre cette méthode peut engendrer des monstres. Bien interprétée, comme l'a fait l'ingénieur Ferdinand Piech, ancien de Porsche, elle donne des résultats qui ne laissent pas indifférents.

Pourtant, la nouvelle Audi 100 ne brille pas par une originalité de lignes particulières. Elle reste classique, et bien dans la mouvance des grosses berlines de haut de gamme. Carrosserie avec profil en coin, dimensions généreuses qui n'est pas sans rappeler la R80 qui fit les beaux jours de N.S.U. L'analogie s'arrête là, car jamais encore une voiture de série n'a présenté un aérodynamisme aussi réussi. Le C_x , c'est-à-dire le coefficient qui caractérise l'importance de la résistance à l'avancement du véhicule, reste inférieur à 0,32 — et même 0,30 pour certains modèles de la nouvelle gamme Audi — quand la majeure partie des véhicules vendus sur le marché affichent une valeur moyenne de 0,40.

Une performance unique obtenue à grands renforts d'études en soufflerie et d'innovations diverses : pare-brise et lunette arrière collés sur la carrosserie pour éliminer les points faisant saillie, poutrières supprimées, glaces latérales affleurant la carrosserie, etc. — qui fait qu'Audi revendique pour son véhicule le titre de voiture de série la plus aérodynamique du monde. De fait, le résultat est là, et la voiture, même à grande vitesse, se révèle particulièrement silencieuse, même si, par un curieux souci d'économie, la firme n'a pas songé à modifier les

poignées de porte dont le dessin saillant jure un peu avec l'ensemble.

Toutes ces recherches vers une plus grande finesse aérodynamique ne seraient rien sans un effort fait sur le poids de cette nouvelle berline. Par un recours accru aux résines synthétiques, aux fibres de verre et aux alliages légers d'aluminium, Ferdinand Piech a pu gagner une trentaine de kilogrammes sur un véhicule dont les cotés sont pour-

tant plus importantes que celles de l'ancienne Audi 100. En réalité, le gain de poids évolue les 50 kilogrammes dans le sens où, d'une part, la capacité du réservoir est passée de soixante à quatre-vingts litres, ce qui offre pratiquement en toutes circonstances une autonomie d'environ 1 000 kilomètres.

Côté moteur, le bureau d'études et de recherches d'Audi a beaucoup travaillé et recherché des groupes

propulseurs ayant plus de couple à bas et moyen régime, comme le nouveau quatre cylindres de 1,8 litre qui équipe la version de base de la nouvelle Audi 100. Certes, la choix fait par la firme dans ce domaine ne donne pas lieu à des foudres de guerre — même avec une boîte cinq vitesses —, à telle enseigne que le 2 litres de la marque ne délivre que 100 chevaux, ce qui n'empêche nullement la berline qui en est équipée d'atteindre les 178 km/h en vitesse de pointe et sur circuit, avec en prime une consommation de 7,3 litres seulement à 120 km/h. De même, comme se plaisent à le rappeler les dirigeants de la firme allemande, la 2,2 litres à injection dépasse les 200 km/h avec 136 chevaux seulement alors que l'Audi 200 réclamait plus de 160 chevaux pour le même résultat.

Au fond, les nouvelles Audi 100 sont des voitures tranquilles, avec une vocation de grandes routières. La tenue de route saine pour autant qu'un essai trop court ait pu permettre d'en juger, la confort, la finition de bonne facture bien qu'un peu austère, l'autonomie, l'habitabilité, le volume du coffre, la consommation, le filtrage des vibrations et des bruits parasites — moins efficaces dès lors que l'on roule sur des pavés — y concourent largement. Toutes raisons qui permettent à Ferdinand Piech d'affirmer que, avec cette berline, la firme allemande s'adresse bien sûr aux propriétaires d'Audi mais également aux possesseurs de voitures de haut de gamme (Mercedes et B.M.W.), ainsi qu'à ceux de voitures moins prestigieuses. Combien en coûtera-t-il ? Entre 70 000 et 110 000 francs selon la modèle.

J.-F. AUGEREAU.

* Quatre versions de la nouvelle Audi 100 seront vendues en France : trois modèles essence équipés d'un moteur 4 cylindres d'1,8 litre de cylindrée (75 chevaux) fonctionnant à l'ordinaire, ou d'un moteur à 5 cylindres fonctionnant au super et disponible en 2 litres (100 chevaux) ou en 2,2 litres à injection (136 chevaux) ; un modèle Diesel équipé d'un moteur 2 litres à 5 cylindres (70 chevaux). Une version turbo pourrait en être dérivée dans le courant de l'année prochaine.



La nouvelle Audi 100 s'adresse aux propriétaires fidèles de la marque...



mais vise aussi des objectifs plus ambitieux. Sur notre photo le plus beau modèle de Mercedes : la 500 SEC (le Monde des 21-22 mars).

PEUGEOT 305 :
Pour un moteur peu commun

Peugeot ne modifiera pas ou à peine la présentation de ses voitures pour le Salon. Ce sera pour plus tard. Pourtant, de gros efforts ont été faits sur les 305. Ils n'apparaîtront guère à l'œil — capot et calandre inclinés, blocs optiques intégrés, pare-chocs plus enveloppants, — mais il s'est passé à l'intérieur des voitures et sous les tôles pas mal de choses.

Ces modifications de lignes sont inspirées une fois encore par le souci qu'ont toutes les marques, du présent, d'améliorer ce fameux C_x et, ici, d'atteindre désormais les 0,38 (contre plus de 0,40 voici un an). Décidément, l'aérodynamisme, même peu convainquant, a fait l'essentiel des préoccupations des constructeurs cette année.

Mais, plus fondamentales ont été les transformations effectuées tant sur le train avant que sur la motorisation.

Le train avant avait, lors de la sortie des 305, voici près de six ans, porté à quelques critiques, ses défauts — essentiellement constatés à grande vitesse sur la tenue de cap — étant néanmoins aisément corrigés par le montage de pneus appropriés. Aujourd'hui, on constate un élargissement de la voie avant de l'ordre de 4 centimètres et l'on apprend que l'angle de pivot a été redressé, les effets recherchés étant d'« accroître » dans un cas l'« antidive » et de l'autre « de réduire le départ de l'axe tout en conservant le départ au sol nul ». Il s'ensuit incontestablement un meilleur comportement à la route, mais bien malin qui dira si ces transformations sont

seules responsables des améliorations portées.

Car autre chose a changé, ce sont les moteurs (et le poids d'un moteur peut modifier les choses) qui, au choix et selon les prix consentis sont, soit un diesel (XU09), soit trois groupes à essence, dont celui qui dote la haut de gamme des BX Citroën (XU55). Dans ce dernier cas, la 305 s'appelle GT et sera disponible dans quelques mois.

Pour l'heure, il faut surtout s'intéresser au diesel (XU09) : un quatre cylindres, mis déjà dans les nouvelles Talbot Horizon et qui sort de l'usine de Tremery. C'est un deux litres (1 905 cm³) moderne, à arbre à cames en tête, qui donne 65 ch à 4 600 tr/min avec un couple maximum à 2 000 tr/min de 12,2 M/Kg. Le bloc est en fonte à parois minces, le culasse en alliage léger. Une boîte en bout à 4 ou 5 rapports (option) et une direction assistée servent cet ensemble tout à fait remarquable. La groupe donne sur ces 305 bien insonorisées un agrément de conduite peu commun.

Les consommations sont à l'unisson entre 6 et 7 litres aux 100 Km/h en conduite tout-à-fait normale.

Il va sans dire que des versions suralimentées sont possibles, mais d'ores et déjà ce moteur — et donc la 305 qui le porte — peut être classé parmi les nouveautés à regarder de près au Salon. — C.L.

* Prix de 41 200 F à 63 900 F. Boîte de vitesses 5 rapports et direction assistée en option.

(Lire la suite des voitures en vedette page 20.)

LES HEURES D'OUVERTURE DU SALON :

Ouverture au public : le 30 septembre de 13 h à 20 h.

1 ^{er} OCTOBRE : 10 h à 22 h	6 OCTOBRE : 10 h à 22 h
2 OCTOBRE : 9 h à 22 h	7 OCTOBRE : 10 h à 20 h
3 OCTOBRE : 9 h à 20 h	8 OCTOBRE : 10 h à 22 h
4 OCTOBRE : 10 h à 20 h	9 OCTOBRE : 9 h à 22 h
5 OCTOBRE : 10 h à 20 h	10 OCTOBRE : 9 h à 20 h

Présentation réservée à la Presse : 9 h-20 h - le 30 septembre à 9 h-13 h.

le 11 octobre, munies des techniques de 9 h à 13 h.

PRIX D'ENTRÉE : 13 francs sauf les vendredis : 26 francs.

Pour les visiteurs étrangers seulement : le 8 octobre entrée gratuite.

Par 10 personnes minimum 8 francs les autres jours

Ford Sierra.
L'incomparable 7/9 CV.

La Ford Sierra, sculpture dynamique remarquablement fluide, bouleverse l'univers des 7/9 CV.

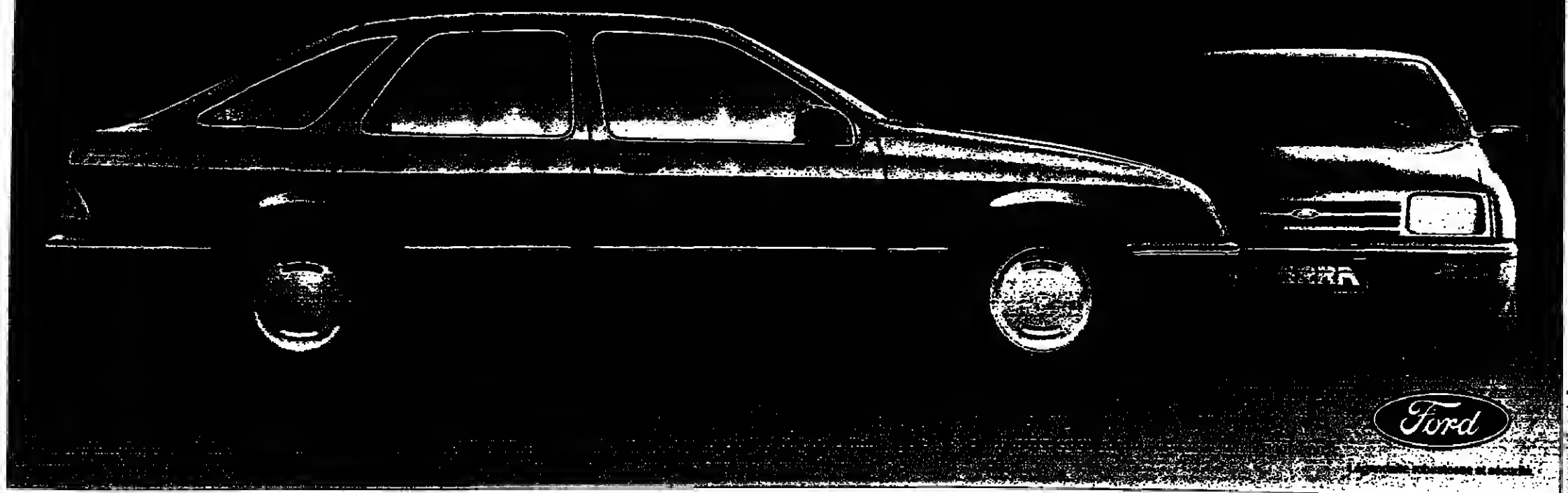
Incomparable efficacité. Son coefficient aérodynamique de 0,34 permet de concilier des performances d'exception et une consommation minimale : 18,5 chrono, 0 à 100 en 10"4, 5,7 l à 90 km/h, 7,4 l à

120 km/h, 10,5 l en ville pour la 8 CV, 5 vitesses.

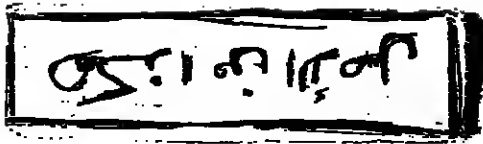
Incomparable plaisir. 5 portes, coffre et habitacle modulables, sièges anatomiques, poste de pilotage ergonomique, 4 roues indépendantes, groupe propulseur à suspension hydraulique. Une rare sensation de confort et de sécurité.

Incomparable gamme. 26 berlines et break, 5 moteurs essence 1600 E, 1600, 2 litres et 2,3 litres (V6). Moteur diesel 2,3 litres 7 CV. Ford Sierra Luxe 1,6 litre 7 CV : 49.910 F.

Ford Sierra.
L'incomparable 7/9 CV.



مركز الامم



VOITURES EN VEDETTE

LANCIA : les vertus de la compression volumétrique



On verra, à Paris, au Salon, la dernière-née de Lancia. Il s'agit de la Trevi Volumex, présentée, voici quelques jours à peine, près de Turin. La marque italienne, qui sait décidément fabriquer de bien belles voitures, a équipé son nouveau modèle d'un moteur suralimenté par un compresseur volumétrique. Il s'agit du groupe connu de quatre cylindres en ligne transversale à double arbre à cames en tête qui dote depuis des années le haut de gamme de la firme, HPE notamment. Mais, comme il est demandé beaucoup d'efforts supplémentaires — mécaniques et thermiques, — il ne faut pas dire qu'un certain nombre de modifications ont été effectuées tant au niveau des chambres de combustion, des soupapes et du joint de culasse que du côté du collecteur et de l'échappement. Quant au compresseur lui-même, il se compose de deux rotors en fonte montés dans un corps en alliage léger. Son rôle, comme il se doit, est de faire passer dans les chambres une quantité de mélange supérieure à celle qu'accepte normalement le moteur. D'où une augmentation de pression et de puissance. L'autre système de suralimentation possible, rappelons-le, est assuré par un turbocompresseur (solution choisie par Renault).

Suralimentée, donc, par un compresseur volumétrique — choix déjà

fait autrefois par Lancia dans la compétition, — la Volumex se révèle à la route extrêmement souple, rapide (+ de 190 km/h) et confortable. L'ensemble moteur reste, au point de vue phonique, très discret et le légendaire tenue de route des voitures de la marque ne se dément pas.

On regrettera toutefois que, pour une grande routière rapide, Lancia n'ait pas jugé utile d'envisager une augmentation de la capacité du réservoir de carburant, qui reste, comme sur les autres modèles de la gamme, fixée à 52 litres.

C. L.

LA PANDA S'EMBOURGEOISE

La petite Panda Fiat, déjà produite à plus de cinq cent mille exemplaires, s'embourgeoise. Elle prend une nouvelle calandre, des enjoliveurs raffinés et l'intérieur entièrement redessiné succombe, eh oui ! aux tentations du confort.

Les sièges ont été transformés, prennent du rembourrage, le tissu change.

Mais l'apparence n'est pas

tout : la boîte passe à cinq vitesses.

Enfin, pour ceux qui pensaient qu'il n'y avait pas de suspension sur les Panda actuellement en circulation, la 45-Super a un ressort de suspension arrière à section variable et on a renforcé les amortisseurs.

Evidemment cette Super coûtera un peu plus cher : 33 800 francs. — C. L.

INNOCENTI : sur trois cylindres

France Motors, qui importe déjà les Mazda, représente désormais en France la marque Innocenti. Cette nouvelle intervient au moment où la petite voiture montée en Italie et qui a subi de multiples transformations s'apprête à faire sa nouvelle entrée sur le marché français.

Le ligne générale n'a guère changé, tout au plus s'est-elle modernisée, mais en revanche la nouvelle suspension (Mac Pherson à l'avant avec ressort hélicoïdal, amortisseurs télescopiques et essieu arrière à roues indépendantes et ressort à lame transversale) a totalement modifié le comportement de cette petite voiture séduisante, tant sur route qu'en circulation urbaine.

Mais c'est surtout le moteur qui mérite attention. Il s'agit du trois cylindres Daihatsu de 993 centimètres cubes, réputé pour sa vivacité et sa sobriété. En usage courant, il se révèle tout à fait à la hauteur de ce qu'on lui réclame, souple à bas régime et nerveux s'il est sollicité plus brutalement. Il développe 52 chevaux à 5 600 t/m, et la boîte à cinq vitesses montée en bout n'a pas révélé de défaut particulier lors des essais récemment effectués sur le circuit de Monza. Cet étonnant petit groupe a d'ailleurs à cette occasion prouvé qu'il était possible de mener à plus de 140 km/h cette mini a de 3,16 mètres bien commode en ville. — C. L.

La révolution se prépare

AU ROYAUME

LES amateurs de nouveautés, ou simplement les curieux, seront déçus. En matière d'équipements, le Salon 1982 ne se différenciera pas, ou guère, du précédent. Une fois encore, il sera placé sous le signe des économies d'énergie. En deux ans, les progrès sont significatifs. Mais l'électronique ne compte pas pour une bien grande part dans cette avancée, imputable surtout à l'allègement ou au profilage des véhicules. N'aurait-elle pas tenu ses promesses ? Chez les constructeurs, les directions proposent, les chefs d'achats disposent. Les prix constituent un obstacle infranchissable. Pour rentrer dans leurs frais, les équipementiers ne peuvent descendre en dessous de certains seuils jugés beaucoup trop élevés par leurs gros clients. C'est le cercle vicieux.

Pourtant la révolution est en marche. Elle se prépare lentement dans les coulisses et passera inévitablement par une période d'adaptation. La crise a terriblement secoué le monde automobile et l'obligé à se remettre en cause. Le grand saut dans l'électronique impose donc au préalable une standardisation des normes de qualité et une productivité à la japonaise, c'est-à-dire des méthodes nouvelles de travail. Américains et Européens cherchent à coller à la nouvelle situation. Les Français, pour leur part, en sont au stade de l'organisation.

L'électronique sous le capot, l'automobiliste la connaît déjà, de nom du moins, faute d'y avoir accès par ses connaissances, nécessairement limitées. Elle s'y est glissée depuis près de quinze ans, commençant sa carrière dans le redressement du courant fourni par l'alternateur avant de s'attaquer à la régulation et, de fil en aiguille, au contrôle de tous les organes générateurs ou porteurs de courant (batterie, alternateur, régulateur, câbles). L'électronique a favorisé ainsi la disparition du voltmètre de bord mais a aussi permis aux constructeurs américains et japonais d'adapter leurs véhicules aux normes sévères antipollution en vigueur dans leur pays. Presque aussitôt, elle a trouvé un nouveau champ d'application dans la transmission avec la première boîte de vitesses automatique à contrôle de la régulation (R-16), dans l'alimentation avec les carburateurs et l'injection électronique. Puis ce fut le tour de l'allumage, aux États-Unis d'abord dès 1976, et progressivement, en Europe, où la nouvelle technologie se développe.

Une solution aux problèmes d'économie

La tableau serait incomplet si mention n'était faite des différents appareils de bord tels que consommateurs ou ordinateurs permettant à l'utilisateur de contrôler de façon instantanée ou sur un parcours donné sa consommation, le kilométrage parcouru, l'autonomie du véhicule, etc. Mais s'agissant du moins de ces derniers matériels, ce ne sont encore que des gadgets amusants, souvent onéreux et livrés sur option. Quoi qu'il en soit, l'électronique trouve déjà un très large emploi dans l'automobile, ne serait-ce que dans la construction proprement dite avec le spectaculaire montage de la robotique. Chez Renault, notamment, 49 % des soudures de la R-5 sont automatisées (le taux est de 98 % chez Nissan, de 80 % chez Mitsubishi et de 60 % chez Toyota).

Mais elle n'a pas encore entièrement bouleversé ce monde industriel. La révolution est pour un pro-

che avenir. Elle est inéluctable. Il n'y a pas d'exemple dans l'histoire industrielle de marches à reculons. Surtout, l'électronique est la voie, la seule, dans laquelle les constructeurs peuvent s'engager pour gagner le bataille engagée visant à réduire la consommation d'énergie en général et de carburant en particulier. En d'autres termes, l'électronique résout tous les problèmes posés par l'optimisation des fonctions moteur mais aussi par l'usure des pièces, l'amélioration de la sécurité et du confort de l'automobiliste. L'allumage électronique constitue déjà une première réponse aux problèmes posés en supprimant l'inconvénient présenté par l'avance ou le retard à l'allumage. Il se généralise. Toutes les séries R-5 (modèle 1983) en sont désormais équipées. La vie des rupteurs mécaniques à vis placés dans des boîtes à points est désormais comptée.

L'allumage électronique intégral, c'est-à-dire asservi aux cliquets, pour l'instant monté sur quelques voitures haut de gamme à moteurs suralimentés (R-18 turbo, par exemple), devrait lui aussi être promu à un bel avenir. Les bureaux d'études se penchent d'autre part sur les moyens d'introduire l'électronique dans les circuits de refroidissement pour réguler la température et ainsi accroître le rendement moteur. Les boîtes automatiques pourraient également gagner en efficacité grâce à une électronique plus sophistiquée encore. Informés au moyen de capteurs, des microcalculateurs commanderaient les changements de rapport au moment idéal de manière à faire toujours fonctionner le moteur à son point de consommation minimum. L'abaissement continu des coûts des microprocesseurs rend leur adjonction possible dans un proche avenir.

Mais l'investigation des domaines où l'électronique peut rendre de précieux services ne s'arrête pas là. La voiture de demain sera aussi dotée, sans doute, d'un système de freinage électronique antiblocage pour éviter les dérapages. Ce système est

DANS UN MONDE OÙ TOUT FINIT PAR SE RESSEMBLER, ELLE RESTE UNIQUE.

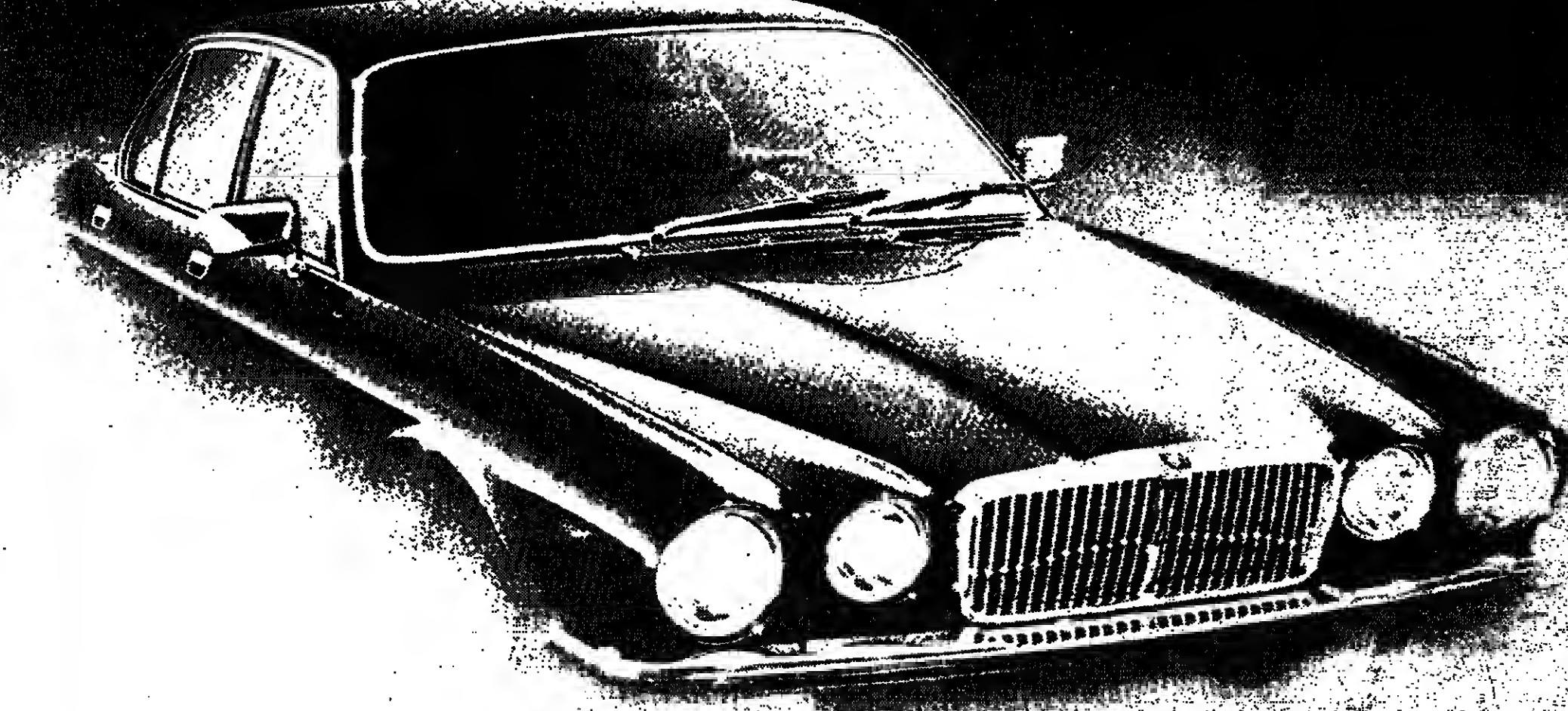
Nous sommes tentés de bien sûr tout possesseur de Jaguar l'est ou le deviendra, mais observez certaines voitures de luxe actuelles. C'est souvent le règne de la banalité. Par contre, les prix, eux, sont surprenants. Comparez les tarifs de ces voitures haut de gamme à ceux de Jaguar et vous constaterez que nous sommes plus que compétitifs.

Il est vrai que sur une Jaguar le cuir fait partie de la voiture, pas des options. Il en va de même du tableau de bord en noyer ou des feux électriques arrière, et de tous les détails qui font le vrai confort.

Les Jaguar sont toujours aussi belles, toujours aussi belles, et jamais elles n'ont été aussi agréables à conduire.

Découvrez, par exemple, ce qui apporte l'injection électronique à des moteurs déjà légendaires pour leurs qualités.

Où, la Jaguar est unique. En dehors de toute considération de coût, c'est la voiture d'une certaine culture qui ne saurait être à la portée de n'importe qui. Si un jour nous proposons un modèle qui ne soit pas fidèle à cette philosophie qui nous le pardonnerait ?



Modèles 1983, avec boîte automatique : Jaguar XJ 4.2 L 191 000 F et XJS HE (cap. 240 000 F). Jaguar Sovereign 4.2 L 202 000 F. Jaguar XJ 6 5.3 L 240 000 F. Modèles Plus HE 304 500 F. Tarif au 8-08/82. Prix des ensembles. Les Jaguar sont garantis 3 ans pièces et main-d'œuvre sans limite de kilométrage et bénéficient du programme G.L. Assistance. Financement Leyland Credit Leyland Leasing. Importateur British Leyland France. Tél. 082.00.32. Jaguar passe Control.

JAGUAR

DES ÉQUIPEMENTIERS

dans les coulisses

déjà monté sur les voitures de très haut de gamme, — de correcteurs d'assiette automatique des phares pour maintenir un « éclairage » constant de la route, donc une bonne visibilité, peut-être un peu plus tard aussi de projecteurs à allumage automatique dont l'intensité varie en fonction de l'éclairage ambiant. A cela on peut encore ajouter le pilotage électronique de l'embrayage et du carburateur (coupe de l'arrivée d'essence en phase de décélération étudiée par Jaeger), les appareils de chauffage à régulation automatique assurant, au choix du conducteur, une température constante dans l'habitacle, des systèmes détecteurs d'humidité évitant le bûe, les essuie-glaces automatiques, le multiplexage ou circuit électronique simplifié à centrale électronique remplaçant les faisceaux de câbles compliqués, lourds et encombrants (10 kilomètres de fils en moyenne par véhicule), et des dispositifs d'informations vocales sur lesquels Jaeger, en particulier, travaille avec l'allemand V.D.O.

Un Salon sage

Enfin, grâce à l'électronique, la voiture de demain, innovation suprême, obéira peut-être à la voix de son conducteur. La régie Renault étudie sur une R-20 expérimentale les possibilités offertes, pour les handicapés du premier chef, par un mini-ordinateur capable d'exécuter vingt-deux ordres ramassés en cent mots. Mais tous ces perfectionnements n'apparaîtront pas sur les voitures exposées au Salon 1982. En 1984, peut-être, mais plus sûrement en 1990.

« Les circonstances ne sont pas favorables à un Salon exceptionnel », explique M. A. Boisson, P.-D.G. de Valeo, premier fabricant français d'équipements automobiles et quatrième européen (7 milliards de francs de chiffre d'affaires). La crise oblige et, selon M. Boisson, le baccage des prix entrainera d'un tiers ou de la moitié les profits escomptés en 1982. Pas question dans ces conditions de se lancer dans une innovation coûteuse quand les constructeurs, comme les équipementiers, s'efforcent de serrer les prix et alors que la baisse du pouvoir d'achat du consommateur réduit dans un proche avenir les possibilités de hausse.

De fait, la montée de l'électronique dans l'automobile se heurte à un problème de coûts. Par exemple, le multiplexage est au moins deux fois plus cher qu'une installation électrique classique. La rapport entre l'affichage des informations par aiguilles et celui par cristaux liquides est de 1 à 5. Il est de 1 à 10 pour un tube cathodique.

Les constructeurs, dont on connaît les difficultés après deux ans de crise, ne peuvent accepter de tels surcoûts pour des matériels équipés de composants non spécifiques qui, dans bien des domaines, demandent au plus à faire leurs preuves. Le Salon 1982 sera donc un Salon sage. La tendance y sera surtout à l'enrichissement de l'information sur les véhicules de petites et moyennes cylindrées, un enrichissement qui impose le transfert d'une clientèle exigeante vers des modèles moins élitaires, et au regroupement des commandes à proximité immédiate du conducteur.

Le spectacle se prépare

Mais si la nouveauté n'est pas au rendez-vous, derrière le rideau des acteurs s'affairent pour préparer les prochains spectacles. Pour surmonter les difficultés nées de la récession et battre les Japonais sur leur propre terrain, il n'y a pas trente-six solutions. L'abaissement des coûts est la seule issue. Or un nouveau modèle de voiture coûte une petite fortune (plus de 10 milliards de francs, dont 80 % sont consacrés à l'étude). Autrefois, c'était le phénomène inverse. Il faut donc rentabiliser à tout prix. L'automatisation répond à cette nécessité. Mais son développement, outre le problème d'emploi posé, exige de très lourds investissements. Elle n'est par conséquent viable qu'à condition d'allonger les séries pour obtenir un meilleur amortissement, autrement dit les économies d'échelle correspondantes.

Les constructeurs l'ont bien compris, qui se sont déjà associés au sein de groupements pour produire des moteurs en commun et se partager les frais. Les pièces détachées fabriquées par la sous-traitance entrant pour 50 % au moins dans la composition d'un véhicule, leurs prix vont devoir aussi être comprimés. La voie du regroupement a déjà été explorée. Elle ne peut plus donner de très grands résultats, sauf en Italie, où l'industrie équipementière était très fragmentée. L'heure y est au rassemblement.

Fabriquer soi-même des composants pour l'automobile ? Les constructeurs y ont déjà songé. Renault par sa filiale Renix, produit des allumages électroniques. Volks-

wagen et Daimler-Benz en Allemagne sont déjà montés loin en amont dans la production de pièces détachées, de même que la General Motors aux États-Unis. Mais il y a des inconvénients à être trop intégré. Renix ne peut conserver Renault comme unique client. Le risque d'asphyxie est trop grand. La firme le sait et s'efforce d'élargir la gamme de sa clientèle vers P.S.A. et Volkswagen notamment. Finalement, c'est la coopération qui ouvre le plus large champ d'investigation pour obtenir les résultats escomptés. Les Américains y ont recouru. Les Allemands en font une véritable religion. Pour éviter les fausses notes coûteuses, les constructeurs mais aussi les équipementiers entre eux aussi — Bosch (équipements électriques, diesel), ZF-Zahnradfabrik Friedrichshafen (boîtes de vitesses, transmissions), Varta (batteries), Richtel und Sachs (amortisseurs, freins) se concertent. La collaboration est si étroite en Allemagne fédérale, premier pays mondial producteur d'équipements automobiles, que la tendance y est maintenant presque à la cartellisation. Les Britanniques songent à s'engager sur cette voie mais bataillent encore pour mettre de l'ordre dans leurs affaires.

En plusieurs étapes d'ici au 1^{er} août 1993, les constructeurs d'outre-Manche vont perdre le monopole qu'ils exerçaient jusqu'ici sur le marché des pièces détachées en interdisant aux revendeurs franchisés de représenter d'autres marques que les leurs. D'autre part, les importateurs ne pourront plus privilégier un client au détriment des autres. Premier effet de cette mesure : Jaguar, filiale de British Leyland, a décidé de réduire sérieusement ses fabrications de composants. En France, la profession s'organise. Après des années de lutte stérile, constructeurs et équipementiers ont décidé une fois pour toute d'enterrer la hache de guerre. Enfin !

Solidarité, coopération

« Pour survivre, les constructeurs ont besoin d'un marché national de l'équipement bien structuré, sous peine d'être inféodés à des fournisseurs étrangers », déclare M. Alain Devillers, directeur commercial de Jaeger. A partir de cette idée, les schémas traditionnels des relations entretenues dans la profession ont été entièrement revus. Les deux maîtres-mots de la nouvelle politique sont : solidarité, coopération. La compétitivité est à ce prix. Des groupes de travail ont été créés auxquels participent toutes les parties prenantes. L'équation à résoudre est ardue. Elle consiste à mettre en face les moyens d'abaisser les coûts pour soutenir la concurrence mais aussi à favoriser la montée de l'électronique, devant ultérieurement permettre de réaliser de nouvelles économies. A cette fin, trois objectifs ont été fixés : améliorer la gestion des stocks ; raccourcir les circuits de contrôle, augmenter la productivité.

Des progrès importants ont déjà été réalisés dans ces trois domaines. Gérer des stocks coûte cher. L'idéal est donc de les maintenir au plus bas niveau possible et d'aligner la production sur les commandes. La régie Renault s'est tout récemment engagée auprès de Jaeger à lui acheter en deux ans 1,5 million de tableaux de bord et sa filiale R.V.I. (Renault-Véhicules Industriels) a signé avec la même firme un contrat de livraison à la carte. Il fonctionne depuis quelques jours. Des accords du même type sont à l'étude entre le groupe P.S.A.-Citroën-Talbot et Jaeger. Renault et P.S.A. envisagent d'en conclure avec Valeo (machines tournantes, freins, essuie-glaces, phares).

Le raccourcissement des contrôles « pièces » peut également donner d'excellents résultats. Des milliers de personnes sont employées à cette tâche et les frais occasionnés par le rebut (entre 0,1 % et 0,3 % du chiffre d'affaires) sont encore trop lourds, sans parler des retouches ou des retours de garantie.

Là encore, un pas important vient d'être fait. D'ores et déjà, le groupe Jaeger a donné l'exemple avec la mise en place d'un contrat « qualité » évitant aux constructeurs les contrôles en fin de chaîne, mais à lui-même de vérifier les matériels sous-traités, ses propres fournisseurs y étant étroitement associés.

S'agissant de la productivité, des progrès aussi ont été accomplis. L'amélioration passe par la standardisation, qui gagne du terrain chez Valeo, notamment, dans la fabrication des phares grâce au regroupement Marchal-Cibie. « Cependant, tout reste à faire pour les blocs optiques en raison des contraintes à respecter », reconnaît-on à la direction. « Un projecteur, première fonction, doit fournir un éclairage convenable ; mais c'est aussi un élément de personnalisation du véhicule et il ne doit pas nuire à l'aérodynamisme ».

Cela fait beaucoup de paramètres à réunir pour arriver à mettre au point le produit idéal interchangeable. L'automatisation aussi est un fil conducteur menant aux économies et au « tout électronique ». Avec leur expérience, Renault et P.S.A. sont à même de fournir une assistance technique aux équipementiers. La régie Renault a déjà aidé Jaeger à réaliser une chaîne de montage de tableaux de bord en participant de surcroît à l'investissement pour 7 à 8 millions de francs.

Bref, l'industrie automobile donne toutes les apparences de s'être achetée un diplôme de bonne conduite. « Jamais nos rapports avec les constructeurs n'ont été aussi bons », constate M. André Boisson, P.-D.G. de Valeo. Cette opinion reflète le sentiment ressenti dans toute la profession.

Le poids du passé

Cependant, au-delà des bonnes paroles et des déclarations d'intention, il est clair que des années seront nécessaires pour sceller une réelle amitié entre les constructeurs et les équipementiers. Les séquelles du passé ne s'effacent pas d'un trait de plume et l'entente cordiale ne se décrète pas. Elle doit être soumise à l'épreuve du temps. Or, précisément, le temps presse. Pour relever le défi lancé par les Japonais, dont l'avance dans tous les domaines est importante, les uns et les autres vont devoir aller très vite dans cette collaboration qui s'ébauche seulement. La balle est dans le camp des constructeurs. Longtemps ces derniers ont tenu les équipementiers sous leur coupe, ne leur laissant, avec la compression des prix en première monte, que le marché de la rechange comme ballon d'oxygène. Avec l'allongement de la durée de vie des équipements, les habitudes d'achats vont être radicalement changées.

Surtout, c'est aux constructeurs qu'il appartient de monter en ligne pour reconquérir le marché intérieur. En deux ans, la part détenue par les firmes étrangères est passée de 20 % à 23 %. Même en supposant, comme le croit M. Boisson, que l'avenir soit au renouvellement du parc automobile plus qu'à son extension, toute parcelle regagnée sur le terrain perdu ouvrirait de nouvelles possibilités d'un développement des ventes pour Renault et P.S.A.

Dé même, c'est encore les constructeurs, qui devront prendre l'initiative de donner le signal du véritable décollage dans l'électronique dont l'emploi reste encore marginal (6 % du chiffre d'affaires équipements aux États-Unis, 4 % au Japon, 5 % en Europe). Gare à celui qui ne saurait pas prendre le virage à temps !

Mais les équipementiers auront quand même, cette fois, leur mot à dire en matière d'électronique.

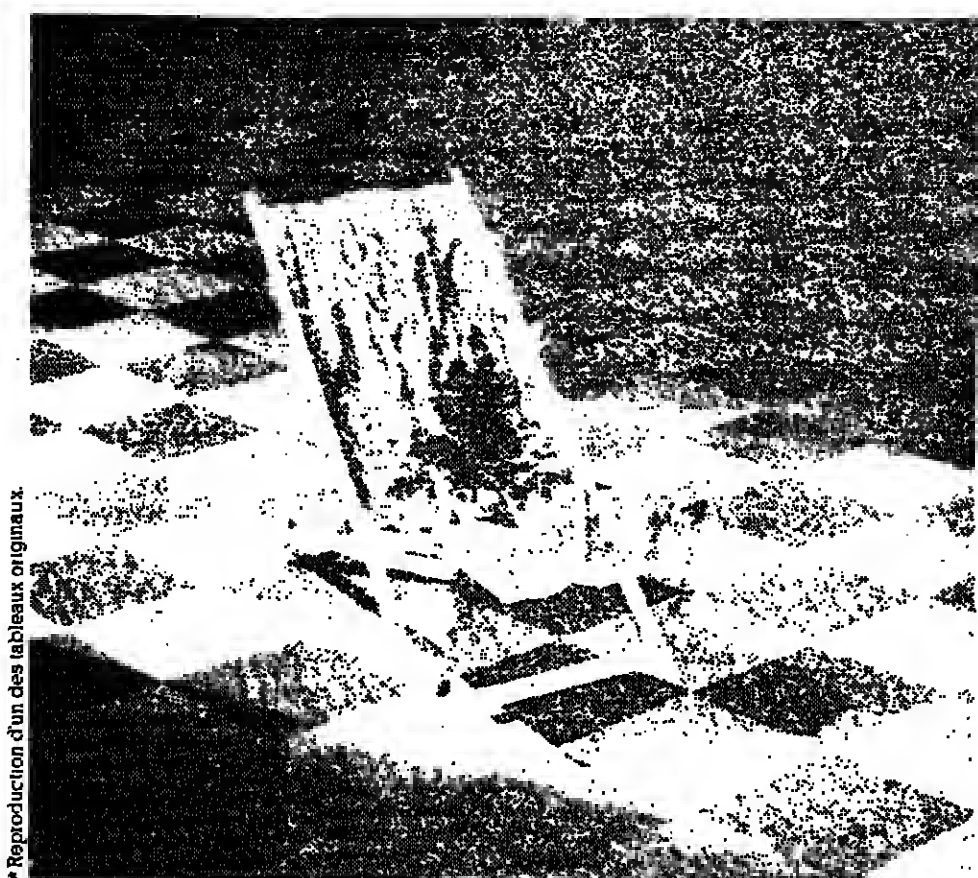
L'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (A.F.M.E.) a décidé de les épauler pour développer et mettre en œuvre des prototypes déjà existants s'appuyant sur « une recherche solide », capables, après adaptation, de conduire à un notable abaissement de la consommation de carburant.

Elle vient de lancer un appel de propositions portant sur des thèmes bien définis, à savoir : indicateurs de consommation, aides à la conduite, systèmes de surveillance de gonflage des pneus, d'indéformabilité ou d'autocorrection des réglages moteurs, de correction d'assiette, de matériels de diagnostic rapide pour contrôle moteur ne nécessitant aucun démontage, d'équipements améliorant la consommation à froid et, dans le cas des poids lourds, l'aérodynamisme, employant des énergies gratuites (gaz d'échappement, pertes thermiques, etc.), capteurs trouvant leur application dans les domaines précités, etc.

Une aide financière sera fournie aux fabricants dont les matériels auront été retenus pour leur permettre d'en poursuivre la mise au point et de les lancer sur le marché. Elle sera modulable de (50 % à 75 % des coûts occasionnés), acquise définitivement ou remboursable (en partie ou en totalité). Des achats de prototypes pourront également être faits en vue de leur expérimentation en vraie grandeur auprès des utilisateurs. Quelques dizaines de millions de francs seront consacrés à cet effet.

A l'évidence, l'initiative prise par l'A.F.M.E. va dans le bon sens. Mais de toute façon la rationalisation sévère qu'imposent nécessairement la recherche d'économies tous azimuts et l'engagement technologique risqué partout de faire des victimes dans l'industrie « équipementière », incapable de soutenir un effort suffisant dans la recherche, ni de rentabiliser avec des séries trop courtes de production, les petits ne tiendront pas la route. Des entreprises périront ou seront absorbées. C'est la dure loi du progrès.

ANDRÉ DESSOT.



* Reproduction d'un des tableaux originaux.

ALFA ROMEO VU PAR 10 GRANDS PEINTRES

BABOU - CHAMBAS - CUECO - ERRO - FANTI* - KLASSEN - MESSAC - POLI - RANCILLAC - SCHLOSSER.

Une exposition de peintures au salon de l'auto

Des œuvres superbes et étonnantes réalisées par dix grands peintres contemporains sur le thème "l'Art et la Maestria Automobile" seront exposées sur le stand Alfa Romeo pendant toute la durée du salon.

Venez les découvrir : vous aurez peut-être la chance de gagner l'un de ces tableaux.

L'ART ET LA MAESTRIA AUTOMOBILE

Alfa Romeo



© 1982 Alfa Romeo

PANORAMA DES

FAIRE FACE POUR SURVIVRE

par VÉRONIQUE MAURUS

LE soixante-neuvième Salon de l'automobile et du motocycle sera, encore plus qu'on ne l'a imaginé il y a deux ans, celui de l'angoisse et de la lutte pour la vie. On l'attendait. Les effets combinés de la récession, de la concurrence japonaise et de la reconversion américaine ne pouvaient manquer de déclencher une guerre commerciale et un marasme général. La crise qui depuis 1980 bouleverse la quasi-totalité des marchés a tant et tant secoué l'industrie mondiale, creusant des gouffres sous les pas des moins bien préparés et renforçant, à l'inverse, les plus forts sur des positions presque inexpugnables, qu'elle a soufflé comme des fûts de paille les plans et les stratégies de la plupart des groupes.

« L'astuce est d'arriver à ne pas mourir en attendant que la prospérité arrive », résumait ainsi brutalement le président de Chrysler. Cette problématique s'applique à la quasi-totalité des constructeurs non japonais. Préparer le moyen et le long terme demeure, certes, un objectif partout affiché, mais il est dorénavant dominé dans le quotidien par un souci impérieux : survivre, tout bonnement. Dans la plupart des cas, cela oblige à remettre en cause, faute de moyens financiers, quelques-unes des options fondamentales définies auparavant. Des deux côtés de l'Atlantique, plans d'assainissement, allègement des frais généraux et des effectifs, arrêt des filiales, voire des productions déficitaires, sont à l'ordre du jour. La plupart des entreprises travaillent maintenant le dos au mur.

La crise continue. Jusqu'où ? Jusqu'à quand ? Nul ne semble aujourd'hui en mesure de prévoir, où que ce soit, une date approximative de reprise, ni surtout son ampleur. Aux États-Unis, les analyses se succèdent, toutes contradictoires. On a espéré l'automne, puis la fin de l'année 1982. On commence à parler du printemps prochain. En Europe, ce n'est guère mieux. Tandis que l'Italie, avec deux ans de retard, s'enfonce à son tour dans la crise, les marchés semblent hésiter. La reprise française du printemps est-elle un signe annonciateur d'un raffermissement général ou une exception ? Se poursuivra-t-elle au-delà de l'automne dès lors que le plan d'austérité gèle le pouvoir d'achat des Français ?

Contraints de naviguer au jugé sur des rivages de plus en plus dangereux, rares sont les grands constructeurs qui ont pu maintenir le cap sans faiblir en conservant intacts leurs plans d'investissements. Tous ne sont certes pas touchés de la même manière. Certains, spécialisés sur des créneaux porteurs, ont même réussi à tirer leur épingle du jeu (B.M.W., Mercedes, Ford Europe, Volvo, etc.). Les plus touchés, à l'inverse, ont dû déjà faire des choix déchirants : Alfa Romeo et British Leyland ont décidé de s'allier avec des groupes nippons ; P.S.A. a diminué son plan d'investissements de 20 % et renoncé aux commandes de l'Argentine et, pour partie, à l'Espagne ; Chrysler a vendu sa filiale Armements et toutes ses activités hors d'Amérique du Nord, Fiat sa filiale sidérurgique... Les autres se sont contentés jusqu'ici de faire le gros dos en adaptant autant que faire se pouvait leur seuil de rentabilité au niveau déprimé des ventes. La plupart sont maintenant contraints d'envisager des remises en cause plus radicales.

Il y a donc fort à parier que l'ère des regroupements, fusions et accords en tous genres n'est pas close en Europe et au Japon. De même, les États n'ont-ils pas fini d'intervenir pour éviter - ou consacrer - des effondrements par trop insupportables. British Leyland en Grande-Bretagne, Seat en Espagne, n'ont pas d'autres chances de survie ; Renault, Volkswagen, Chrysler, de leur côté,

auront du mal à se passer de nouveaux concours publics, sans parler du groupe P.S.A., qui traverse une passe difficile.

Les remises en cause ne s'arrêtent pas là. Les constructeurs qui ont jusqu'ici su éviter le pire devront probablement, si la crise persiste, se spécialiser plus étroitement, abandonnant à leur tour de nouveaux créneaux, de nouvelles activités. Deux stratégies de survie commencent à se dessiner qui, bien qu'encore floues, engagent à coup sûr l'avenir de l'ensemble du secteur.

Le premier choix est en train de s'opérer au sein des groupes américains, et notamment du plus puissant d'entre eux, General Motors. En dépit du plan d'assainissement draconien qui leur a permis notamment d'abaisser leur seuil de rentabilité de douze à neuf millions de véhicules produits, les groupes nord-américains restent empiétrés dans une crise qui, ramenant le niveau de leurs ventes vingt-cinq ans en arrière, les a pris complètement à revers. Contraints sur le tard par la pression du marché et surtout par de nouvelles lois à intégrer dans leurs gammes de petites voitures plus économes en carburant, et donc à engager des programmes d'investissements massifs qui ont gonflé leurs coûts fixes, ils n'ont pu, avec des ventes aussi désastreuses, concurrencer les Japonais. Ceux-ci, avec 80 % des importations aux États-Unis, les dépassent de plus en plus, et représentent près de la moitié des ventes totales et 40 % des ventes de « petites voitures », continuant de dominer largement ce créneau. Ils ne sont contents que par les accords d'antolimitation conclus l'an passé avec l'administration américaine.

Mais en 1984 ils seront théoriquement libres d'exporter à nouveau massivement vers les États-Unis, risquant alors de bouleverser à nouveau le marché à peine remis. A moins qu'ils ne choisissent - ou ne soient contraints par une loi - de maintenir un volume de ventes modéré et de monter dans la gamme en produisant des véhicules plus gros, plus chers et dégageant de plus fortes valeurs ajoutées. Ils s'attaqueraient ainsi pour la première fois à la chasse gardée des Américains : les grosses voitures. Le danger pour ces derniers est donc énorme, d'autant que les tendances les plus récentes du marché indiquent un reflux des consommateurs vers la moyenne et haute gamme et qu'ils sont obligés, pour liquider leurs propres petits modèles, de baisser leurs prix à des niveaux difficilement rentables.

Ainsi menacés, les groupes américains, tout en espérant une reprise qui leur donnerait une certaine marge de manœuvre, envisagent donc sérieusement sinon d'abandonner purement et simplement la production de petits modèles, du moins de s'assurer, pour ce faire, le concours des Japonais. « If you can't beat them, join them » (Si tu ne peux les vaincre, associe-toi à eux) est une devise chère au pragmatisme américain. Les accords déjà conclus par General Motors avec Isuzu et Chrysler et par Chrysler avec Mitsubishi, ou ceux en cours de négociations entre Ford et Toyota Kogyo et General Motors avec Toyota et Suzuki, vont tous dans ce sens. Les groupes américains, contraints par la loi d'avoir dans leur gamme une certaine proportion de voitures légères afin de respecter les normes moyennes de consommation d'essence importées, c'est déjà sûr, une partie de ces petits modèles du Japon. Peut-être même s'associeront-ils avec des groupes nippons pour produire en commun aux États-Unis. Jusqu'où peut aller cette coo-

pération ? L'accord négocié entre les deux « géants » General Motors et Toyota, respectivement premier et second constructeur mondial, est à cet égard un test et ne laisse pas d'inquiéter leurs concurrents. Partage du monde ou répartition des productions ? Pour l'instant on s'interroge, mais les « gardiens » de la loi antitrust américaine ont déjà fait savoir qu'ils surveilleraient attentivement l'aboutissement des discussions.

Sans aller jusqu'à imaginer la conclusion d'un tel « Yalta » entre les deux géants, la nouvelle stratégie qui semble prévaloir chez les groupes américains semble donc assez claire : abandonner aux Japonais le créneau où ils sont les meilleurs en les contrôlant en Amérique du Nord et se concentrer sur les gammes hautes et moyennes, sauf en Europe, où leurs filiales continuent de mener l'offensive.

Le second choix stratégique crucial pour toutes les firmes mondiales est la conséquence d'une nouvelle offensive des groupes nippons. Bloqués en Europe et en Amérique du Nord par des contingents plus ou moins implicites, ils ont, dans un premier temps, augmenté leurs prix - ce qui leur a assuré des bénéfices extraordinaires - puis décidé de s'attaquer aux marchés tiers, c'est-à-dire essentiellement aux pays en voie de développement, marchés difficiles car irréguliers et souvent liés à des accords de production locale, mais aussi les seuls appelés à connaître une forte croissance dans les vingt ans à venir. En Afrique et au Moyen-Orient, en Australie et dans toute l'Asie, ils sont en train de damer le pion aux Européens, contraints de ce fait à un repli sur eux-mêmes.

Ces nouvelles conquêtes suffiront-elles à faire tourner la machine japonaise ? Ou les groupes nippons s'attaqueront-ils à de nouveaux créneaux : véhicules utilitaires, robots de production, véhicules de haut de gamme, etc. ?

Vont-ils, par ailleurs, réellement poursuivre la politique d'alliance avec des groupes étrangers et implanter des usines en dehors de leurs frontières ? Les hésitations de Nissan à installer une usine en Grande-Bretagne semblent indiquer que cette dernière démarche n'est pas considérée comme une panacée.

Dans tous les cas, ces choix ont de quoi donner le frisson aux groupes européens exclus, ou presque, de l'Amérique du Nord, où Volkswagen lui-même envisage de faire machine en arrière. Agrippés de plus en plus difficilement à leurs marchés en Amérique du Sud, battus par les Japonais presque partout ailleurs, à l'exclusion des pays du bloc de l'Est, partenaires trop dangereux car peu solvables... et concurrents, ils auront bien du mal à maintenir leurs positions. Déjà, de 1970 à 1980, les exportations européennes d'automobiles ont diminué de 23 %, passant de 2,5 millions à 1,9 million de voitures, pour l'essentiel au bénéfice des Japonais, dont les exportations ont augmenté dans le même temps de 428 % ! L'Europe sera-t-elle bientôt importatrice nette de voitures ? L'heure est dramatique pour les quatre grands groupes européens. Pour Volkswagen, menacé sur toutes ses positions internationales ; pour Fiat, encore fragile après un heureux redressement, et, surtout, pour les deux français Renault et P.S.A., qui s'ils ne réussissent pas très vite à se redresser grâce au lancement de nouveaux modèles, risquent fort de suivre le triste exemple de l'industrie britannique. 1982 a été pour eux une année particulièrement amère. 1983 sera celle du quille ou double.

FRANCE : un accès de faiblesse

En avril, premier record : pour la première fois de son histoire, l'industrie automobile française voit ses concurrents étrangers s'emparer de plus de 30 % de son marché. En juillet, un nouveau plafond est crevé : avec plus de 40 % des ventes, les voitures importées dépassent en valeur les exportations. Pour la première fois, le solde du commerce extérieur passe au rouge : - 384 millions de francs ! Qui l'eût cru ? Il y a deux ans encore, le solde extérieur de l'automobile couvrait à lui seul près du quart (23,9 %) de la facture pétrolière. Ce n'était plus le triomphe de 1979, année record où l'excédent commercial avait atteint 28,2 milliards de francs, couvrant plus de 43 % du solde pétrolier français. Le poids de plus en plus lourd des Japonais en Europe, les difficultés de Peugeot à redresser Talbot, et celles de Renault chez A.M.C. étaient autant de risques inquiétants. Mais personne n'osait alors réellement mettre en doute la solidité, le dynamisme intrinsèque de la construction automobile française. Les vrais ennemis ne commençaient qu'en 1981 : production, ventes, exportations en berne, déficit record pour Peugeot (2 milliards), moindre pour Renault (675 millions), mais, dans l'un et l'autre cas, gonflément jusqu'aux limites du possible de l'endettement et des charges financières. Le caractère général de la crise masquait encore pourtant l'ampleur des faiblesses françaises.

1982 a levé ces doutes. La reprise du marché, si attendue, s'est bien manifestée en France, exception dans un ensemble européen morose, mais au bénéfice des groupes étrangers : tandis que les ventes des groupes français (755 537 voitures) ne progressaient, au premier semestre, que de 4,3 %, celles des constructeurs étrangers (302 751 voitures) ont fait un bond de 21,3 %, ce qui, sur un marché global de 1 058 000 voitures, en hausse de 8,7 %, a donné à ces derniers une part de 28,6 % soit cinq points de plus que l'an passé à la même époque. Les résultats pour l'année entière menacent d'être pis encore, compte tenu des contre-performances enregistrées en juin et surtout pendant l'été, où les importateurs ont pris d'abord 31,3 % puis plus de 40 % du marché total.

L'effondrement brutal des marques françaises sur leur propre marché a, certes, pour une bonne part des causes « accidentelles ». Tout

semble s'en être mêlé au cours des huit premiers mois de l'année pour enfoncer un peu plus les deux groupes. D'abord l'adaptation des parités monétaires, notamment du deutschemark par rapport au franc qui, pendant tout le début de l'année, a donné aux groupes allemands un avantage de compétitivité important. Elle leur a permis de « jouer » sur les prix en augmentant leurs tarifs moins vite que les français - alors que, jusque-là, la concurrence portait surtout sur les modèles, la technique, les réseaux, l'après-vente, etc. Second handicap : la perte pour le groupe Peugeot, d'une partie non négligeable de ses réseaux, liée au regroupement brutal - et probablement interrompé des réseaux Peugeot et Talbot dès le début de 1981. Elle a surtout profité aux importateurs, notamment à Volkswagen, Ford et, dans une moindre mesure, Fiat, Opel, Alfa-Romeo, B.M.W., etc., lesquels sont ainsi parvenus à accroître considérablement leurs capacités de vente et d'après-vente, alors que, depuis des lustres, les groupes français « tenaient » si solidement leurs réseaux qu'il était extrêmement difficile à un groupe étranger de se frayer un chemin.

Troisième facteur, réellement imprévisible celui-là, les grèves. Renault, Citroën et enfin Talbot ont dû tout à tour, dès le mois d'avril, interrompre leurs chaînes. D'où contre-performances en mai pour Renault, juin et juillet pour Citroën et août pour Talbot, dues au manque de modèles et de pièces. Les acheteurs, anxieux de ne pas être livrés avant les vacances, ont souvent préféré se tourner vers d'autres fournisseurs. Les grèves auraient, selon la chambre syndicale, fait perdre aux groupes nationaux près de cent mille voitures par rapport aux programmes de production établis. Et probablement autant à la vente.

Enfin, le blocage des prix annoncé à la mi-juin, mal préparé par les groupes français, a achevé, paradoxalement, de décourager les acheteurs. Contrairement à leurs concurrents étrangers, Renault, Peugeot, Talbot et Citroën ont attendu la mi-juillet pour publier le tarif définitif de leur gamme 1983 commercialisée dès le début juillet, ce qui a considérablement gêné le réseau, contraignant d'autre part, à solder, rabais à la clé, les stocks restants de modèles « année 82 ».

Ces « accidents » ne suffisent pourtant pas à tout expliquer. Le

« dérapage » des constructeurs nationaux ne concerne pas que le marché français. Leurs ventes à l'étranger ont été, au cours du premier semestre, à peine meilleures (+3 %) que l'année précédente. Il traduit, fondamentalement, une faiblesse catastrophique à l'heure où s'exacerbe au niveau mondial une véritable guerre commerciale. En France comme ailleurs, les deux grands groupes, à des degrés, il est vrai, différents, se retrouvent dans une position très inconfortable : ils n'ont pas su, comme leurs concurrents allemands ou suédois, par exemple, asseoir au fil des ans une réputation de qualité qui seule leur permettrait de se situer en dehors de la bagarre sur des prix. Au contraire même, certains, comme Peugeot, ont perdu, à tort ou à raison, beaucoup de leur prestige dans ce domaine. Or, compte tenu notamment du taux d'inflation persistant en France depuis plusieurs années, alors que l'inflation se calmait ailleurs, et du maintien de la parité du franc, ils ont de plus en plus de mal à se battre sur le terrain des prix, non seulement vis-à-vis des Japonais, dont on sait depuis longtemps qu'ils bénéficient d'un avantage de coût de plus de 30 %, mais aussi, depuis peu, vis-à-vis des Allemands et surtout des filiales européennes des groupes américains.

Seule parade, l'innovation, la technique et l'investissement dans des méthodes de production plus modernes. Des efforts très importants ont été engagés par les deux groupes, dont ils ne tirent pas encore tout le profit escompté. Le groupe Peugeot, notamment, doit lancer dans les dix-huit mois à venir une série de modèles nouveaux qui donneront sans doute un vent de jeunesse à une gamme vieillie. Renault attend, lui, le lancement mondial de sa Renault 9. Les deux années à venir sont donc cruciales pour l'industrie nationale. Saura-t-elle, avec ses nouveaux modèles, retrouver un nouveau souffle avant d'être contrainte, faute de moyens financiers, à sacrifier pour l'avenir, l'essentiel, c'est-à-dire des plans d'investissements ? Déjà Peugeot a dû réduire ceux-ci d'un cinquième. Renault ne tient ses programmes qu'avec l'appui de l'Etat. Affirmer aujourd'hui que les milliards investis depuis cinq ans par les deux groupes ne s'avéreront pas, comme dans la sidérurgie, inutiles, relève, hélas ! d'un optimisme du pari...

V. M.

R.F.A. : reconquérir le marché intérieur

Bonn. - L'industrie automobile ouest-allemande soutenue par la demande étrangère veut reconquérir aussi son marché intérieur. Elle compte pour ce faire sur de nouveaux modèles de milieu de gamme.

Si les constructeurs allemands sont encore « les Japonais de l'Europe », selon l'expression du président de Ford Allemagne, M. Daniel Goeudevert, leur marché intérieur s'est en effet singulièrement rétréci depuis le début de l'année. Alors que près de 60 % de leur production a été vendue au premier semestre hors d'Allemagne, contre 40 % il y a encore un an, les immatriculations de voitures neuves en R.F.A. de janvier à août se sont effondrées de 7,3 % par rapport à la même période de 1981.

Avec 2,2 millions de véhicules vendus à l'étranger en 1981, la R.F.A. est le deuxième pays exportateur du monde après le Japon. Au premier semestre, les exportations de voitures ont augmenté de quelque 26 % par rapport à la même période de l'an dernier, totalisant 1,2 million de véhicules.

Ces succès à l'étranger, les Allemands les attribuent aux qualités techniques de leurs modèles. Mais ils savent aussi que si le marché extérieur est le pivot de leur industrie automobile, la structure de leurs ventes est fragile. Ils sont à la merci de la moindre faiblesse conjoncturelle. En France, en Grande-Bretagne et en Italie, bien qu'étant relativement protégés des Japonais par les contingents d'importation en vigueur dans ces pays, les Allemands estiment qu'ils ne peuvent plus aménager leur part de marché. Et même, ils redoutent un recul de leurs exportations, identique à celui enregistré par les Italiens.

Dans les pays scandinaves, la Suisse et l'Autriche, les constructeurs allemands peuvent encore conforter leur position. En revanche, la stagnation sur le marché grave, Volkswagen, qui a pourtant connu d'importants succès, notamment en France où sa part du marché est passée de 2 à 6,5 % en dix ans, n'a été le premier à souffrir. Aux États-Unis où elle avait réalisé un chiffre d'affaires de 7,5 milliards de deutschemarks en 1981 (21 milliards de francs français), ses ventes ont baissé de 39 % rien que sur les six premiers mois de l'année. La firme de Wolfsburg a annoncé qu'elle voulait vendre l'usine de Sterling-Heights près

Correspondance

de Detroit, un établissement acheté pourtant il y a deux ans seulement et où elle avait investi 500 millions de deutschemarks.

Enfin les commandes de poids lourds commencent à stagner. Les difficultés sont particulièrement nettes pour les camions de moins de 6 tonnes. Pour les autres modèles, les marchés africains, du Proche Orient et du golfe Persique présentent encore des perspectives de développement.

Dans ces conditions, les constructeurs allemands misent sur une reprise conjoncturelle dans leur pays au printemps et veulent en profiter, avant leurs concurrents japonais ou européens. Pour y arriver, ils ont préparé une nouvelle génération de voitures, plus économes et plus aérodynamiques.

Ils visent presque tous le milieu de gamme. Sur les six nouveaux modèles allemands qui sont présentés ces semaines-ci, cinq sont placés sur ce créneau. Ford lance ainsi le successeur de la Taunus, la Sierra. Opel a habillé sa Rekord d'une autre carrosserie. Audi a peaufiné une nouvelle Audi 100. B.M.W. a révisé sa série 3. Daimler-Benz doit enfin sortir l'an prochain sa « petite » Mercedes, devenue légendaire depuis que l'on en parle, la 190.

Tout pour l'auto

Seule exception à cette série de voitures moyennes, la petite Corsa de Opel, présentée pour la première fois au Salon de Paris, ne sera mise en vente qu'au printemps 1983 en R.F.A. Avec ce modèle, Opel, filiale ouest-allemande de l'américain General Motors et troisième producteur en R.F.A. après Volkswagen et Mercedes, espère bien

bénéficier du même succès que Ford avec la Fiesta ou Volkswagen avec la Polo.

Ces modèles, selon les constructeurs, répondent à l'attente de la clientèle. Plus économes que ceux existant actuellement, ils devraient permettre d'affronter les Japonais à la fois à l'étranger et en Allemagne. Sur le marché intérieur, ceux-ci sont à nouveau en tête des constructeurs étrangers qui représentaient 30,6 % du marché en août. Ils ont dépassé en juin les Français qui ont été les premiers à souffrir de la compression des ventes.

Or l'automobile est toujours une industrie-clé en Allemagne de l'Ouest. Elle fait vivre quelque 1,7 million de personnes (avec les garagistes, pompistes, etc.) qui ont réalisé un chiffre d'affaires (y compris les carburants) de 118 milliards de deutschemarks en 1981 (68 milliards au premier semestre de cette année), soit 11 % du chiffre d'affaires global de l'industrie allemande. Elle devance ainsi les autres fleurons de l'économie de la R.F.A. : la chimie (117 milliards de deutschemarks), la construction mécanique (114 milliards) et l'industrie électrotechnique (104 milliards).

Les constructeurs automobiles, à eux seuls, emploient 390.000 personnes et réalisent un chiffre d'affaires de 75 milliards de deutschemarks. Cette année, ils devraient produire plus de 4 millions de véhicules dans leur pays. En 1981, ils avaient réalisé 8,5 milliards de deutschemarks d'investissements, alors que le volume global des investissements en R.F.A. avait totalisé 50 milliards de deutschemarks.

L'an passé également, alors que la plupart des autres branches industrielles étaient en récession, seule l'industrie automobile avait progressé. Au cours des sept premiers mois de l'année, cette tendance s'est confirmée. La production de voitures a augmenté de 8 %, tandis que la production industrielle globale a reculé de 1 %. Pour conserver leur place, les Allemands sont prêts à mettre en œuvre tous les moyens possibles, même au prix de gros sacrifices. Volkswagen a ainsi décidé, en accord avec les syndicats, de mettre les deux tiers de ses 120 000 salariés en R.F.A. au chômage partiel pendant près de trois semaines.

JEAN-LOUIS PRÉVOIST

Édité par la S.A.R.L. le Monde
Gérant : André Laurens, directeur de la publication
Anciens directeurs : Hubert Beauvillier (1944-1949) Jacques Favre (1949-1982)
Imprimeur : le Monde, 5, rue de Valenciennes, 75001 PARIS-DE
Reproduction interdite de tous articles sans accord avec l'administration
Commission paritaire des journaux et publications, n° 57 437
ISSN : 0395 - 2037

MARCHÉS MONDIAUX

GRANDE-BRETAGNE : concurrence sauvage

De notre correspondant

Londres. — Août est traditionnellement un bon mois pour l'industrie automobile britannique. C'est le moment où change la dernière lettre des numéros d'immatriculation indiquant l'année de mise en circulation : « Y » pour 1982-1983. Un reste de snobisme pousse les clients à se précipiter au mois d'août pour avoir le plus tôt possible le symbole de la nouveauté. Signe de temps difficiles ? Avec 250.000 voitures neuves, les immatriculations ont été cette année en baisse de quelques milliers par rapport à 1981 : 60 % étaient des véhicules importés, sans compter bien sûr les voitures fabriquées en Grande-Bretagne par des sociétés étrangères.

A force de disparitions et de concentrations il ne reste plus qu'une seule firme automobile vraiment britannique, British Leyland dont la réorganisation, après quelques années sombres, commence à porter ses fruits. Mais B.L. fait moins de 20 % des ventes alors que Ford se taille la part du lion (30 %). Sur un marché qui se rétrécit, les sociétés automobiles présentes dans le Royaume-Uni se livrent actuellement à une dure bataille des prix qui ressemble fort à la concurrence sauvage. Ford, puis Vauxhall (filiale de General Motors) suivis de B.L. ont au cours des derniers mois baissé leurs prix de 400 à 1.400 livres (1) selon les modèles. Ils se sont lancés dans des campagnes publicitaires et une politique de subventions déguisées aux concessionnaires qui atteignent les objectifs de vente au prix d'une réduction des marges.

Pour comprendre cette situation il faut rappeler quelques données de base : le nombre des voitures neuves vendues cette année se situe au-dessous de 1,5 million contre 1,7 million en 1979. Les importations atteignent 55 %, les exportations ne dépassent pas 350.000 unités. Le marché britannique a été longtemps protégé pour des raisons géopolitiques - insularité et séparation du marché commun - et des raisons techniques - circulation à gauche et conduite à droite. Les sociétés installées en Grande-Bretagne en ont profité pour prati-

quer des tarifs qui restent supérieurs d'un tiers à ceux du continent européen. Les mêmes « sur-prix » s'appliquent aux pièces détachées. Les importateurs ont profité de l'aubaine pour augmenter leurs profits. Jadis ces tarifs élevés étaient la rançon de la qualité, de la finition du travail artisanal qui faisait la renommée de la voiture britannique mais qui, de plus en plus, masquait la faible productivité et la vétusté de cette industrie.

L'ouverture des frontières consecutive à l'entrée du Royaume-Uni dans le marché commun a mis fin à cette protection. Pourquoi acheter en Angleterre une voiture qu'il est possible de se procurer 30 % moins cher sur le continent ? Les importateurs n'ont certes pas le droit de s'approvisionner outre-mer mais rien n'interdit aux personnes privées de le faire. Les Britanniques sont de plus en plus nombreux à acheter leurs véhicules hors taxes en France, en Belgique ou au Danemark même en acquittant au retour

les droits de douane et la taxe spéciale sur les automobiles. Ils y gagnent encore. Outre quelques tracasseries administratives pour l'immatriculation, ils se heurtent à la mauvaise volonté des sociétés ayant des usines en Grande-Bretagne qui sont réticentes à leur vendre, sur le continent, des voitures avec la conduite à droite, mais la Commission de Bruxelles a récemment ordonné à Ford de mettre fin à ce type de « refus de vente », contraire au règlement de la Communauté.

Bien que marginaux, ces achats à l'étranger représentent une menace potentielle suffisante pour inciter les constructeurs britanniques à baisser leurs prix. Il n'est cependant pas certain que les mesures qu'ils viennent de prendre parviennent à relancer un marché anémique. British Leyland a encore perdu 143 millions de livres au cours des six premiers mois de cette année, deux fois moins il est vrai que pendant la même période de 1981. Vauxhall et Talbot sont aussi dans le « rouge ». Seul Ford a fait l'année dernière 200 millions de bénéfices mais ce bon résultat est dû à ses importations en provenance de ses usines de Belgique, d'Espagne et d'Allemagne fédérale.

Les constructeurs français n'ont conquis qu'une part minime du marché britannique. Après des années prometteuses, Renault a vendu en 1981 seize mille voitures de moins qu'en 1980, alors qu'il espérait prendre la place de Nissan comme premier importateur. Peugeot et Citroën se partagent un peu plus de 3 % du marché.

Pour 1983 une dure bataille s'annonce entre Ford, British Leyland et Vauxhall pour les moyennes cylindrées. Les trois sociétés vont en effet lancer une nouvelle voiture : Ford, la Sierra qui remplacera la Cortina ; Vauxhall, la S et B.L., la L.M. 10. Cette catégorie, qui représente 60 % des ventes de voitures neuves, a paradoxalement moins souffert de la récession que les petites cylindrées (mis à part le

succès de la mini-méto de British Leyland), qui s'adressent à une clientèle populaire, parce qu'elle constitue l'essentiel des voitures de fonction (les véhicules d'entreprise, mis généralement à la disposition des cadres pour compenser souvent 45 % des ventes de voitures moyennes). Après le succès de la Triumph Acclaim produite en coopération avec Honda, B.L. pourrait fabriquer, dans les prochaines années, une autre voiture avec le même constructeur japonais tandis que Nissan hésite toujours à établir en Grande-Bretagne une usine.

Sir Michael Edwards, qui présidait aux destinées de British Leyland depuis 1977, va se retirer à la fin de l'année après avoir totalement restructuré le groupe nationalisé et préparé la voie à sa privatisation. Au prix de conflits répétés avec les syndicats, il a modernisé les chaînes de production - l'usine de Longbridge où sont fabriquées les mini-méto sort actuellement 25 voitures par salarié, contre 7 voitures deux ans auparavant -, rationalisé la gamme des produits, transformé les relations sociales, réduit de moitié le personnel et imposé à ceux qui sont restés une baisse substantielle de leur pouvoir d'achat. Les syndicats semblent avoir compris que la survie même de l'entreprise en dépendait. L'objectif est de sortir B.L. du « rouge » d'ici deux ans, de renouer aux subventions publiques (150 millions de livres cette année) et de remettre les parties rentables du groupe dans le secteur privé. Comme à la stratégie générale de M^{re} Thatcher, cette opération chirurgicale est souvent citée en exemple dans l'ensemble de l'industrie britannique, mais sur un marché, qui, selon les experts, devrait croître de 6 % seulement en quatre ans (2), British Leyland ne peut guère espérer faire plus que maintenir ses positions.

DANIEL VERNET.

(1) Une livre vaut environ 12 F.
(2) D'après Data Resources International.

BELGIQUE : un marché saturé

De notre correspondant

Bruxelles. — Le marché automobile belge est saturé et la crise menace. Fin 1981, le secteur procurait du travail à 54.000 personnes alors qu'il en employait 5.000 de plus que l'année précédente. Pour 1982, le chiffre restera sans doute le même. Il est vrai qu'en 1981 un coup très dur avait été porté à l'emploi dans ce secteur par la fermeture de deux usines d'assemblage.

Il y avait en 1981 une voiture pour trois personnes en Belgique, exactement 325 pour 1.000 habitants contre 321 l'année précédente. Malgré cette légère progression, l'évolution paraît défavorable : le total des immatriculations de nouvelles voitures a enregistré une baisse de 11,75 % (360.273 immatriculations en 1981 contre 407.326 en 1980). Le rapport annuel de la Fédération de l'industrie automobile belge (FEBIACI) montre que cette diminution du nombre des nouvelles immatriculations est la plus importante enregistrée depuis 1960.

Craintes

De toute évidence, d'année en année, on réfléchit davantage avant d'acheter une nouvelle auto. La preuve en est qu'en 1981 l'ensemble du parc automobile belge (tous véhicules) était en hausse de 1 % seulement par rapport à 1980 : 3.667.079 contre 3.640.688. La crise fait sentir ses effets puisqu'en 1977 le coefficient d'augmentation était de 4,49 %, en 1978 de 3,33 ; en 1979 de 3,47 et encore de 2,7 en 1980 : 9 % seulement des véhicules nouvellement immatriculés achetés en 1981 n'étaient pas destinés à remplacer un véhicule usagé. C'est donc bien la saturation et sans doute pour quelque temps encore, car les tendances du marché de 1982 depuis l'été confirment les chiffres de 1981.

Au début cependant, on crut à un miracle en 1982. Le premier semestre avait paru particulièrement favorable, d'autant plus que plu-

sieurs milliards de francs belges d'investissements avaient été réalisés dans le secteur automobile pour le rendre plus compétitif et que quelques milliers d'emplois nouveaux avaient été créés. Pour les six premiers mois de 1982, les importations de véhicules avaient augmenté de 13 % par rapport à la période correspondante de 1981 (339.801 unités contre 311.540 en 1980). La progression était plus favorable encore pour l'assemblage : 16 % de plus au cours du premier semestre (544.075 véhicules contre 468.044, soit 76.601 unités de plus).

La même tendance à la hausse fut enregistrée pour les exportations : 448.619 en 1981, 512.002 en 1982, soit 63.383 de plus ou une augmentation de 14 %.

Au cours du premier semestre 1982, 234.234 véhicules ont été écoulés sur le marché belge. En 1981, pour la même période, on ne comptait que 216.262 unités. On enregistre donc une hausse de 17.972 véhicules neufs immatriculés, soit 8 % de plus.

Cette amélioration ne sera cependant très probablement que provisoire. En effet, la menace de dévaluation a eu une répercussion considérable sur les acheteurs, qui ont cherché avant tout à protéger leur pouvoir d'achat. Le Salon de l'auto en janvier a également eu une influence favorable. Enfin, les achats se font surtout avant les vacances d'été. On craint par conséquent une chute vertigineuse pour le dernier semestre de 1982.

Le principal fournisseur de la Belgique reste l'Allemagne fédérale : 35,33 % des voitures venaient de R.F.A. en 1981, 24,78 % du Japon, 23,13 % de France, 7,14 % d'Italie. L'Angleterre ne représente plus que 1,55 % des achats belges. Les camions et camionnettes allemands sont également en tête avec 29,43 % des ventes en 1981 contre 28,23 % pour la France et 21,16 % pour l'Italie.

PIERRE DE VOS.

Véhicule à surprises, la Renault 5 Campus est une série limitée qui réunit des équipements remarquables pour un prix à y perdre son latin.

PRIMO

SECUNDO

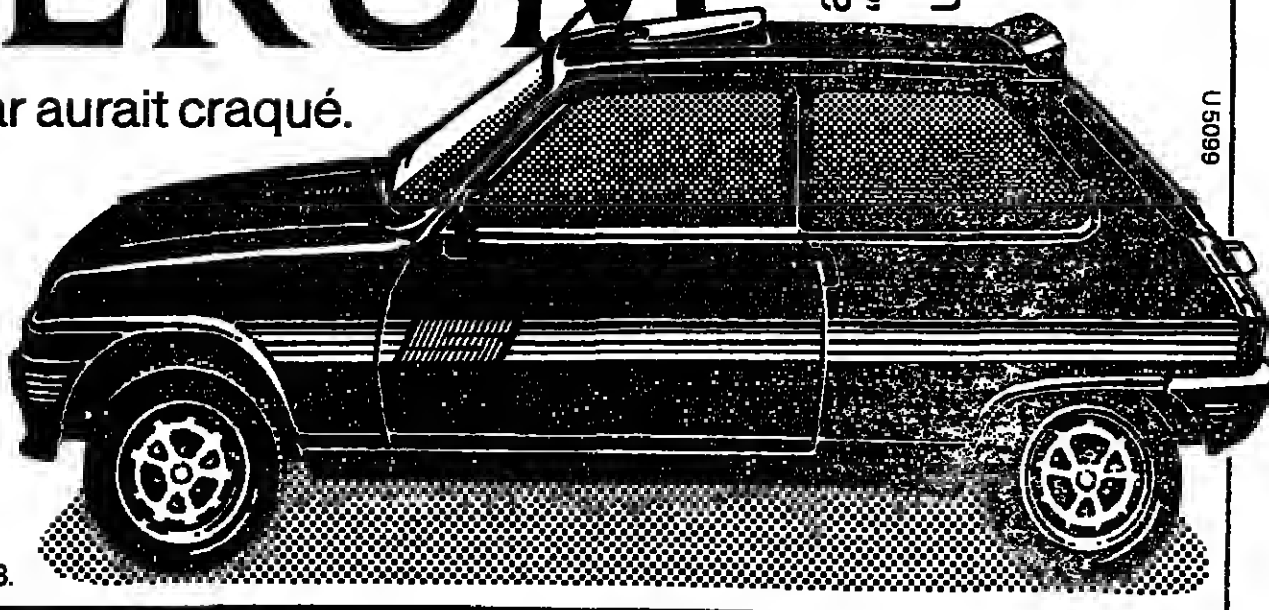
Jeune, élégante et insouciance, la Renault 5 Campus : une Renault 5 qui manifeste son goût du luxe

RENAULT 5 CAMPUS LUXUS PAS CHERUM

avec éclat : un toit ouvrant type "Moon roof", des roues de style un becquet arrière, etc., etc., etc.

32900*F

à ce prix-là, même Jules César aurait craqué.



RENAULT présente elf

* Série limitée : 32900 F.
Prix clés en main au 15.09.82. Millésime 83.

مركز الاموال

05:10:1104

PANORAMA DES MARCHÉS MONDIAUX

ITALIE : le redressement

Rome. - Tout comme ses concurrents, l'industrie automobile italienne attend anxieusement les premiers signes d'une reprise. Pour le moment, les prévisions ne portent guère sur l'optimisme, d'autant que la demande intérieure commence à fléchir après une assez bonne tenue ces deux dernières années. Pourtant, la situation économique de l'industrie automobile de la péninsule, et en particulier du groupe Fiat (dont font partie Lancia et Autobianchi), qui, à lui seul, assure près de 52 % des ventes à l'intérieur du pays, s'est nettement améliorée depuis deux ans.

En 1981, l'une des années les plus noires pour le marché de l'automobile dans le monde, Fiat - la plus importante société privée de la péninsule - avait réussi ce tour de force de réaliser 97 milliards de lires de bénéfices, alors que, l'année précédente, elle enregistrait un passif de 240 milliards de lires. Certes, le secteur auto restait en déficit avec 250 milliards de lires de pertes, mais celles-ci étaient imputables aux usines du Brésil et d'Argentine. En Italie, Fiat auto équilibrait ses comptes, et l'endettement de l'ensemble du groupe (7 500 milliards de lires) restait celui qu'il était un an plus tôt. Alfa Romeo - 6,7 % du marché italien - a pour sa part réussi à stabiliser ses pertes en 1981 - 100 milliards de lires - sur le niveau de l'année précédente, ce qui, vu le taux d'inflation, représente un certain progrès. De surcroît, en quatre ans, la société automobile à participation étatique a quand même réussi à diminuer ses pertes de plus d'un tiers.

Fiat auto se trouvait face à un triple problème : une surcapacité de production, une perte de compétitivité, mais aussi une récession du marché et une concurrence accrue, y compris à l'intérieur des frontières italiennes (pour plus de 41 % les voitures vendues sont importées). Pour faire face à cette crise et rationaliser la production, la société turinoise a considérablement développé ses investissements. Ceux-ci s'élevaient en 1981 à 1 128 milliards de lires et atteindront cette année 1 550 milliards. Pour l'essentiel, ces investissements du groupe Fiat sont consacrés au secteur auto, à la recherche et au renouvellement des implantations de production ainsi qu'à celui de la gamme de modèles. En cinq ans, leur total s'élèvera à 5 000 milliards de lires.

Reprise en main patronale

Le coût social de cette politique de rationalisation de la production a été élevé. Dès l'automne 1980, la société turinoise annonçait la mise en chômage technique pour plus de deux ans de vingt-trois mille salariés. C'était un tournant dans la politique sociale de la Fiat, cela marquait la fin d'une époque. La réaction des syndicats, craignant non sans raison que l'exemple ne soit suivi par le reste du patronat, fut extrêmement dure. Mais après trente-cinq jours de grève, la Fiat sortit gagnante de cette épreuve de force. Au cours de ces deux dernières années, le recours à la Cassa Integrale - une caisse d'assistance remboursant à plus de 90 % les heures de travail chômées - fut assez fréquent. Et la direction de l'entreprise continue d'avoir recours à cet expédient, comme en témoigne l'annonce de la mise en chômage technique de plus de trente mille salariés pour une semaine en septembre - et probablement en octobre et novembre. Grâce à ces remèdes radicaux, la Fiat a réussi à porter sa productivité moyenne au niveau de celle de ses concurrents, alors qu'il y a deux ans celle-ci était de 20 à 30 % inférieure.

Cette « reprise en main patronale » a fait aussi baisser un taux d'absentéisme qui avoisinait les 15 % à un taux « physiologique » de 4 ou 5 %.

Ces efforts dans la rationalisation de la production, dans la planification des stocks, conjugués avec une réorganisation de la sous-traitance, ont permis à la Fiat de rétablir son équilibre financier et de reconquérir la première place sur le marché européen (Espagne exclue). Pour les sept premiers mois

De notre correspondant

de cette année, la Fiat a très légèrement amélioré ses positions avec 13,90 % des ventes et un volume de 811 000 véhicules, en augmentation d'un demi-point par rapport à la même période de l'année précédente. Tous les deux mois, la société turinoise sort un nouveau modèle ou une nouvelle version d'un modèle déjà existant, et cela n'est pas sans expliquer ce succès commercial. En France, le modèle le plus demandé est la Ritmo, et celle-ci représente pour les sept premiers mois de l'année 20 000 des 60 000 voitures vendues par la Fiat au-delà des Alpes. Sur le marché intérieur, la Fiat 127 (156 000 unités vendues entre janvier et juillet 1982), dépassant de peu la Ritmo (147 000) et plus nettement la Panda (132 900), reste la voiture la plus recherchée. Mais il s'agit là d'un modèle déjà ancien malgré de nombreuses transformations effectuées au cours de ces dix dernières années. Cela explique pourquoi la Fiat a décidé de lancer dès janvier un nouveau modèle dans cette catégorie pour remplacer déjà chargée des petites cylindrées qui se situent entre la 127 et la Ritmo. A la Fiat, on reste très discret sur les caractéristiques du prochain modèle - « Tipo 1 ». On se contente de préciser qu'il s'agira d'une voiture de conception radicalement nouvelle destinée à prendre peu à peu la place de la 127.

Une demande en baisse

Par cette politique de renouvellement des modèles, y compris dans le bas de gamme qui constitue l'essentiel des ventes, la Fiat espère stimuler une demande intérieure qui tend à s'assouplir. Le marché italien, avec retard, approche lui aussi de la saturation : désormais, pour 57 %, les voitures achetées le sont en remplacement d'un véhicule déjà existant, alors qu'il y a encore dix ans ce pourcentage n'était que de 25 %. Il n'en reste pas moins que l'âge moyen du parc automobile italien est plus élevé que celui des autres pays européens, ce qui explique le maintien d'une assez forte demande.

Les difficultés que devait affronter Alfa Romeo étaient pour une bonne part identiques à celles de la Fiat, en particulier la trop basse productivité, notamment dans l'établissement de Pomigliano d'Arce, près de Naples, où est fabriquée l'Alfa Sud, le modèle le plus vendu. La désorganisation de la production, le niveau record de l'absentéisme (avec des pointes de plus de 30 %), ne permettaient en moyenne la sortie journalière que de 430 véhicules au lieu des 680 prévus. Si le redressement de l'entreprise passa par la mise en chômage technique pour l'ensemble du groupe de 5 700 salariés (sur un total de 42 000) et par la fermeture pour cinquante jours par an des établissements, l'essentiel des efforts de la direction porta sur l'organisation du travail et la mise sur pied, en accord avec les organisations syndicales, de « groupes de production ». Contrairement à la Fiat, l'Alfa n'avait pas à faire face à une surcapacité de production ni à une rénovation poussée de ses implantations.

Il s'agissait simplement d'être mesure de produire au maximum de ses capacités et de développer la production. Des progrès notables ont été enregistrés depuis un an. Alors qu'en novembre 1981 il fallait en moyenne 170 heures de travail pour produire une voiture, ce temps a été abaissé en novembre 1982 à 123 heures. En outre, à l'Alfa Sud, avec près de 70 % de main-d'œuvre en moins, la production cette année a augmenté de 35 % et s'approche du maximum prévu. Pour le moment, sur le plan commercial, la société à participation d'Etat doit faire face avec les modèles déjà existants, dont la plupart ont pris de l'âge malgré leur séduction. Si les ventes de modèles comme l'Alfa Sud (8,4 % du marché italien des moyennes cylindrées) ou la Giulietta (17,37 % de sa catégorie) sont restées stationnaires entre 1981 et 1982, celles de l'Alfa ont fait un bond de 7 %, atteignant 28 % du marché italien des grosses cylindrées. Ce succès

s'explique en grande partie par une forte demande des Alfa diesel, seul modèle diesel fabriqué par la marque.

Pour assurer son développement, la direction de l'Alfa Romeo compte renouveler profondément sa gamme et être en mesure d'assurer la sortie d'un nouveau modèle par an. Pour cette entreprise de taille nettement plus réduite que ses concurrents (près de 200 000 voitures par an), cela implique des accords avec d'autres constructeurs. Le « joint venture », signé avec la société japonaise Nissan en septembre 1980 pour la construction d'une voiture de petite cylindrée (coque Nissan, mécanique Alfa), à partir de 1984, a raison de 60 000 véhicules l'an, avait suscité en Italie de violentes polémiques. Désormais, l'Alfa est en négociation avec la Fiat pour la construction en commun de composants - parties du châssis, train avant, trains arrière adaptables pour les modèles haut de gamme des deux sociétés.

Le troisième constructeur italien d'automobiles, l'Innocenti, ne joue qu'un rôle marginal, y compris sur le marché intérieur, n'assurant que 1,2 % des ventes. En 1981, le bilan de cette société a enregistré une perte de 11 milliards de lires, due essentiellement à une forte chute des ventes et à la fin de l'accord avec la British Leyland pour la fabrication des moteurs. La vente des nouveaux modèles, dotés d'un moteur Dabinski, n'a commencé qu'en septembre. Au Danemark, 85 000 véhicules neufs seront, selon les prévisions des importateurs, immatriculés en 1982, ce qui correspond à une augmentation d'environ 20 % en un an. Les ventes avaient baissé jusqu'ici de manière spectaculaire en raison du renchérissement des prix du carburant et des taxes décriées par le gouvernement de Copenhague : 140 000 voitures en 1978, 130 000 en 1979, 74 000 en 1980 et 72 000 en 1981. La part de marché des « japonaises » est passée au cours des deux dernières années à 31,34 %.

On observe la même tendance en Norvège et en Finlande. L'association des concessionnaires à Helsinki a enregistré au cours des huit premiers mois une progression de 14,3 % du volume des ventes de l'usine qui fabrique sous licence 25 000 Saab, destinées principalement à l'exportation, et environ 1 000 Talbot Horizon par an ; elle tourne actuellement au maximum de sa capacité. En Finlande également les firmes nippones ne semblent plus obtenir les mêmes succès commerciaux que par le passé et ont de la peine à maintenir leurs positions. Elles ne contrôlent aujourd'hui que 33 % du marché contre 35 % en 1980.

Les Suédois de leur côté restent fidèles aux voitures confortables, relativement chères et grosses consommatrices de carburant, sans doute en raison du climat rigoureux et aussi des facilités de crédit relativement généreuses accordées pour l'achat de véhicules. Il convient de noter que les petites cylindrées, économiques, contrairement à ce qu'on

U.R.S.S. : des ambitions limitées

De notre correspondant

sont la Lada, inspirée de la Fiat 124 et la Niva, fabriquées à Tuzla et Togliatti. Deux autres modèles sortent des usines de Moscou et de Zaporozje, la Moskvitch et la Zaporozje. La Volga, produite à Gorki, est la voiture type du fonctionnaire en service, tandis que la Tchanka et la Zil - celle-ci fabriquée en très petit nombre - sont réservées aux dignitaires du régime.

Modèle d'attaque en 1984

Limités dans leur ambitions, les responsables de l'industrie automobile s'efforcent surtout d'apporter progressivement des améliorations techniques à leur production. Leur nouveau cheval de bataille est la traction avant, qui verra le jour en 1984 sous la forme d'une Lada à cinq portes, inspirée de la Golf et de la R5, et qui ne s'en cache pas, avec un capot plongeant sur un moteur de 1 300 ou 1 500 centimètres cubes. On reconnaît volontiers que cette industrie, qui, selon l'expression de M. Chernyakhin, « entre aujourd'hui dans sa majorité », a, de tout temps regardé vers l'Occident. Dans les années 30, les deux premières usines modernes de Moscou et de Gorki, Zil et Gaz, ont été construites avec l'aide de Ford. Aujourd'hui, la Lada doit beaucoup à Fiat, et la Moskvitch à Renault. Et, pour arrêter leur choix sur la prochaine traction avant, les Soviétiques ont démontré une quinzaine de modèles occidentaux (français, allemands, italiens, japonais, américains). A présent, les essais sont terminés et l'on commence à assembler les chaînes de montage à Togliatti.

En attendant, on a apporté diverses modifications aux modèles existants. La Zaporozje, à refroidissement à air et bien adaptée aux hivers rigoureux, a pris une nouvelle silhouette et a été dotée d'un moteur et d'une suspension plus fiables. La gamme Moskvitch s'est enrichie d'un modèle de luxe, qui a

soit de petites modifications techniques mais qui est surtout plus robuste et plus confortable. Deux versions améliorées de Lada, avec des moteurs de 1 300 et 1 600 centimètres cubes, une carrosserie et une décoration intérieure différentes, ont vu le jour. Les usines Volga s'apprêtent, quant à elles, à lancer un nouveau modèle équipé d'un moteur de 105 ch.

En 1980, l'U.R.S.S. a exporté 329 000 voitures de tourisme, soit le quart de sa production. Ses principaux clients restent les pays de l'Est européen (Bulgarie, Hongrie, Tchécoslovaquie et Allemagne orientale). Mais le consommateur occidental, et particulièrement français, est de plus en plus séduit par les prix proposés : la Lada coûte en France 27 000 francs (près de trois fois moins cher qu'en U.R.S.S.), tandis que le rapport qualité-prix met la Niva, robuste et pratique, en position nettement avantageuse. Les ventes soviétiques en France, qui avaient totalisé 12 300 véhicules en 1980, ont doublé en un an. La Belgique, la Grande-Bretagne et le Canada sont aussi parmi les bons clients de l'U.R.S.S.

Dans le domaine des véhicules utilitaires et des poids lourds, principalement produits dans les usines Likhatchev de Moscou et de Kremenchoug, en Ukraine, ainsi que dans le nouveau complexe de la Kama, au sud de Kazan, l'effort porte principalement sur le passage au moteur Diesel et sur l'accroissement de la capacité de chargement : deux nouveautés, entre autres : un camion Diesel de 7,5 tonnes, pouvant tirer une remorque de 30 tonnes sur les routes à revêtement dur, et un camion-benne de 180 tonnes, d'une longueur de 15 mètres et atteignant une vitesse de 60 kilomètres/heure.

Le secteur automobile, qui fait tourner quelque trois cents usines et ateliers, occupe neuf cent mille personnes.

(Interim.)

YOUGOSLAVIE : trouver de nouveaux débouchés

De notre correspondant

Belgrade. - L'industrie automobile yougoslave sera représentée pour la première fois cette année au Salon de Paris. En effet, Crvena Zastava de Kragujevac exposera plusieurs modèles de voitures de tourisme (Zastava 101 et Jugo) entièrement de production nationale dont un millier ont été vendues en 1981 en France. Ces voitures sont ici très populaires et appréciées pour leurs qualités de sécurité, de longévité et de confort.

La participation de Zastava au Salon de Paris témoigne des efforts des constructeurs yougoslaves pour trouver de nouveaux débouchés et surmonter la crise qui sévit dans cette branche de l'économie. C'est en 1947 qu'avait commencé à Maribor une modeste production de camions TAM (Jugoslovenski Automobili, puis Deutz Magirus). La production des voitures de tourisme n'a débuté, elle, qu'en 1955 à l'usine de Kragujevac (licence Fiat). Dans les deux cas, il s'agissait au début du seul montage de pièces importées. Comme à cette époque on était loin de la récession économique et que le carburant était bon marché, l'industrie automobile s'est développée à un rythme relativement rapide. En 1965, elle a livré 35 000 voitures de tourisme, 3 000 bus et 10 000 camions et véhicules utilitaires. Quinze ans plus tard, la production avait été de 225 000 voitures de tourisme, 5 000 bus et 23 000 camions et véhicules utilitaires. Parallèlement, le gouvernement avait facilité les importations de voitures étrangères en provenance surtout de l'Allemagne fédérale, de l'Italie et de la Tchécoslovaquie dont la technique était implantée ici déjà avant la guerre.

Devises

Vers les années 60, les gens ont en quelque sorte découvert la voiture française : économique et robuste, elle a fait ses preuves sur des routes qui n'étaient pas des meilleures et, comme la motorisation fut l'un des principaux objectifs du régime et que tout Yougoslave était prêt (et l'est toujours) à supporter de grands sacrifices pour pouvoir se procurer une voiture, leur nombre a cessé de croître. En 1981, il avait atteint le niveau record de 2,6 millions pour une population de 23 millions d'habitants. Profitant de la conjoncture favorable, plusieurs autres usines ont été mises en marche au fil des

années en coopération avec des firmes étrangères : à Koper avec Citroën, à Novo-Modesto avec Renault, à Sarajevo avec Volkswagen, à Kikinda avec Opel, à Pristina avec Peugeot. Cette coopération repose en grande partie sur un échange de pièces entre l'entreprise yougoslave et son partenaire étranger, à l'exception des usines de Kikinda et de Pristina qui fournissent des pièces à Opel et à Peugeot et obtiennent en échange des voitures complètes.

Mais après avoir connu une relative prospérité, l'industrie automobile doit faire face actuellement à de nombreuses difficultés. Elle souffre en premier lieu d'une pénurie de devises convertibles - mal connue à l'économie yougoslave tout entière - qui l'empêche de se procurer en Occident certains appareils et pièces. Ensuite, trop morcelée, elle ne livre au marché que des petites séries, ce qui fait qu'elle ne fonctionne qu'à la limite de la rentabilité et n'est pas en état d'avancer à ses clients des crédits à long terme. Enfin la hausse des produits pétroliers importés par la Yougoslavie, entraine, elle aussi, son développement. Un tel état de choses a conduit le gouvernement à appliquer de dures mesures de restriction dans les importations. Elles ont atteint surtout les voitures occidentales (payées en devises) et qui sont frappées souvent de droits de douane exorbitants. Compte tenu de la situation économique générale du pays, les chances d'augmentation d'importation des voitures occidentales sont pour le moment pratiquement nulles.

En 1981, la Yougoslavie a exporté près de 60 000 véhicules motorisés : tous types, dont 53 400 voitures de tourisme. Le principal exportateur est Zastava avec 35 000 voitures (Pologne 8 800, Algérie 6 400, Italie 5 800, Egypte 3 500, Grande-Bretagne 2 400, etc.). L'industrie automobile emploie 130 000 personnes. Les moteurs des voitures sont de production nationale (usine 21 Mai) de même que les pneumatiques (entre autres pneus Traylor) fabriqués sous licence Kleber. Mais ces usines également se trouvent en difficulté, faute des devises nécessaires à l'importation de certaines matières premières. Pour compenser leur activité, les producteurs de véhicules motorisés ont formé une association avec siège à Belgrade.

PAUL YANKOVITCH.

A VOIR ET A SAVOIR

● Sauf surprise de dernière heure, l'Alliance, version américaine de la Renault 9, ne sera pas au Salon. La raison : ce n'est pas un modèle commercialisé en Europe. Domage ! Le public aurait pu voir ce que les Américains demandent à une voiture française pour avoir une chance d'être vendue aux Etats-Unis. Le stand Renault comportera néanmoins tout le reste de la production tournée, mais on ne prendra pas de commande sur place.

● Mazda a entièrement renouvelé son haut de gamme 2 litres. Les nouvelles 823 à roues indépendantes restent à moteur avant et roues arrière motrices. Les volumes utiles ont été augmentés, notamment en hauteur.

● Outre une auto « qui parle », une 505, Peugeot présentera sur son stand une version à tirage limité de la 104. A voir.

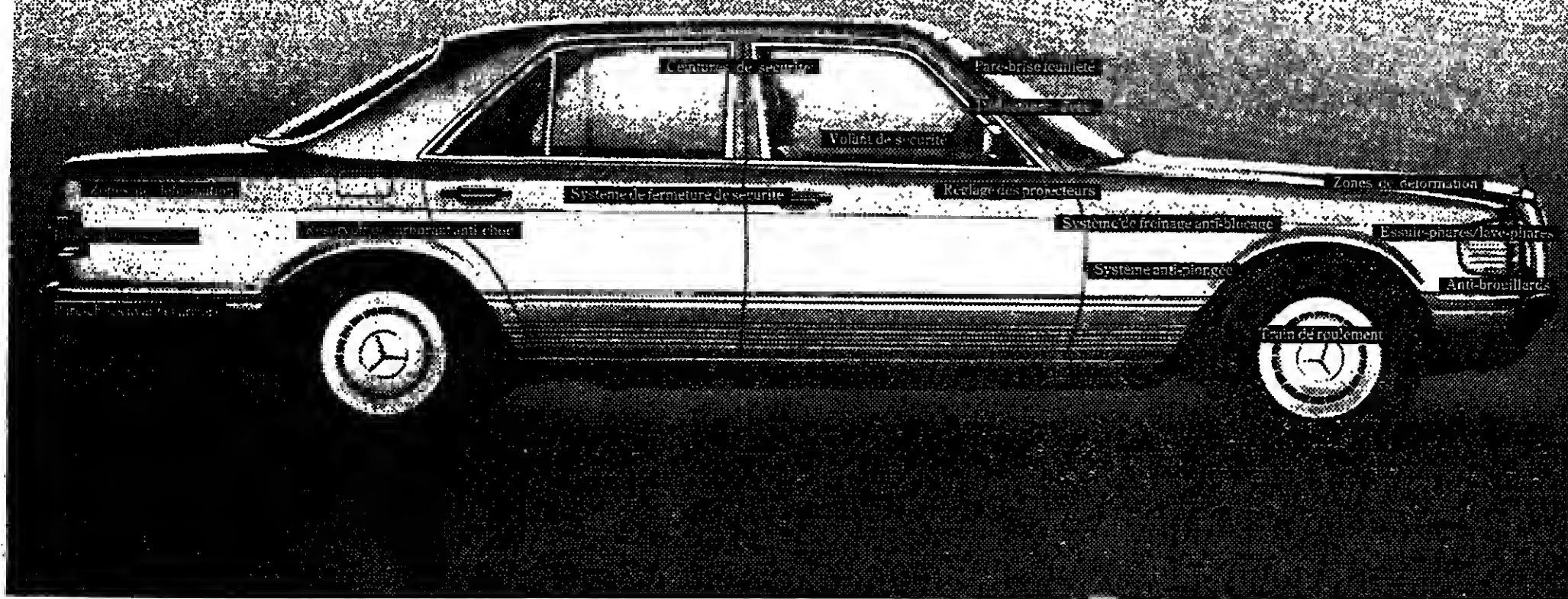
● Une note des voitures d'occasion sera publiée en janvier.

1983 par la Centrale des particuliers, qui a organisé depuis plusieurs années les transactions de véhicules automobiles entre particuliers.

Cette publication, la Cote, qui paraîtra tous les trimestres, fournira une évaluation des prix des automobiles d'occasion à partir de données recueillies auprès de clients de la Centrale (120 000 transactions par an) et analysées par ordinateur.

ALAIN DEBOVE.

TOUTES LES VOITURES AUJOURD'HUI ONT AU MOINS QUELQUE CHOSE DE LA SECURITE D'UNE MERCEDES.



Opel & Muller

Feux arrière. Feux arrière, clignotants et stops comportent des cannelures horizontales afin de ne jamais s'encrasser. En Mercedes, on est vu même de loin.

Montes sur des supports souples. Ils sont en polyuréthane flexible pour mieux absorber les chocs légers.

Elles sont automatiques et à 3 points d'ancrage réglables. Le point d'ancrage bas se déplaçant avec le fauteuil, la ceinture s'adapte individuellement à la taille de son occupant. Plus le confort est grand, mieux on conduit.

L'habitacle particulièrement rigide joue le rôle d'arc-boutant de sécurité. A l'avant et à l'arrière, et même sur les côtés, il lui est associé des zones de déformation progressive. Celles-ci amortissent les chocs violents et protègent les passagers.

Commandé par un ordinateur intégré, le système Mercedes ABS contrôle la tra-

jectoire de la voiture et empêche les roues de se bloquer en cas de coup de frein brutal. Le freinage reste court, même sur route mouillée. La sécurité Mercedes en matière de freinage.

Il s'effectue à partir du tableau de bord. Selon la charge de la voiture, la portée des phares se règle avec précision.

En cas de choc important, un sac de plastique logé dans le volant appelé Airbag se gonfle et se dégonfle en une fraction de seconde. En s'interposant ainsi, il préserve le conducteur.

Ils garantissent le plein rendement des phares. En toutes circonstances, malgré la pluie et la boue.

Séparé de l'habitacle par une cloison supplémentaire, il est disposé au-dessus du pont arrière à un emplacement protégé des collisions. Une sécurité importante.

Ils sont incorporés aux montants avant. Sur une Mercedes, la pluie ne brouille pas les glaces latérales.

Les serrures des portes sont munies de tenons de sécurité. En cas d'accident, les portes ne s'ouvrent pas sous le choc. Néanmoins, elles ne restent pas bloquées.

Le pare-brise est en verre feuilleté de haute sécurité. Il résiste aux chocs les plus violents. Votre visibilité est garantie.

Il empêche la voiture de piquer du nez lors du freinage. Ainsi, la stabilité au freinage sur les 4 roues reste toujours optimale.

Testé à 335 km/h, il vous permet de rouler sur l'autoroute en toute sécurité.

Ils sont montés en série, pour que vous ne soyez jamais pris au dépourvu, même par mauvais temps.

Selon les modèles, certains équipements sont proposés en option.

Mercedes-Benz



مركزنا من الامم

Page

M

L

Un sal-
dances
tion m
aussi le
marché
ques éu
rudeme

Un :
çais y
entière
gers, /
Japonai
ront la
cette a
de plus
diales -

Il ne
sans au
automo
techniq
retard
sieurs a
rait étr
rasme
marque

La r.
ne voit
rieuser
voit
jour d'
qu'il e
risme
ignorer
modèle
comp
avant -
pendant
utilisant
saurait
prend
modèle
maire
buratio
exempl
tomati

Inno-
dans le
CX et
l'air, /
marqu
ignora-
tion et
Alors ?
cherchi
lutions

Pas
constru
côté de
ont écé
one am
nait un
terrom
momen
sur det
les ach
leur ins
le subi
subit, /
tume, /
sent. U
sée es
garanti

Voy
ajoute-
qui noi
modèle
fixer et

Cert
aussi /
laisser
Une so
La f
rieurs,
trop vi
parfois
n'aurai
poussab
connaî
part di
nels, le

Com
qu'à l'
délité r
tites ou
nues
triomp
vies fi
directi
sives /
lants, /
termin
forte r
partici
tarifs
moindr
seul. A
effets
seta di

Une
vallee /
marqu
propre
vèle q
aussi v
aux 34
tionnel
Diff
en ma
prophé

PANORAMA DES MARCHÉS MONDIAUX

ÉTATS-UNIS : se battre ou collaborer ?

De notre correspondant

Washington. - Tout le monde l'affirmait : 1982 serait l'année de la reprise. Après avoir baissé pendant trois exercices consécutifs, la courbe des ventes remonterait enfin. Mais, au fil des mois, les perspectives se sont assombries. On se demande maintenant si les constructeurs américains réussiront à écouler 5,8 millions de voitures, contre 6,2 millions en 1981, 6,5 millions en 1980, 8,3 millions en 1979 et 9,3 millions en 1978. A moins d'un « boom » spectaculaire d'ici au 31 décembre, Detroit aura connu ses plus faibles ventes depuis vingt et un ans.

Les premiers mois de 1982 ont été décevants pour tous les constructeurs locaux. Même pour Chrysler, dont la situation financière s'est assainie et qui fait - à la surprise générale - 107 millions de dollars de bénéfices au deuxième trimestre. Entre le 1^{er} janvier et le 20 août, General Motors n'a vendu que 2,2 millions de voitures fabriquées aux États-Unis, soit 13,3 % de moins qu'en 1981. Ford (850 000) n'a vu ses ventes baisser de 7,5 % et Chrysler (434 000) de 12,9 %. American Motors a été encore moins gâté (58 000) avec une diminution de 37,3 %.

Les concessionnaires des marques locales se sont donc retrouvés, en plein été, avec 1 300 000 véhicules neufs sur les bras. Situation d'autant plus exaspérante que les importateurs, eux, avaient légèrement amélioré leurs ventes depuis l'année précédente. En août, la part des automobiles étrangères dans le marché américain a atteint ainsi le record de 32,8 % (contre 24,8 % en août 1981). Une voiture vendue sur cinq était japonaise.

Le fossé

n'est pas encore comblé

Les difficultés de Detroit peuvent étonner si l'on considère que plusieurs facteurs ont joué en faveur de l'industrie locale :

- Les États-Unis ont obtenu une « limitation volontaire » des importations d'automobiles japonaises. Toyota, Honda et leurs concurrents se

sont engagés à n'introduire sur le marché américain que 1,68 millions de véhicules entre le 1^{er} août 1981 et le 1^{er} avril 1982. L'accord a été ensuite prolongé d'un an.

- Les constructeurs ont lancé de nouvelles voitures, plus petites et mieux conçues. Consommant moins d'essence, elles sont dotées de la traction avant, comme les « J-Cars » de General Motors ou les « K » de Chrysler.

- Le public n'a été noyé de messages publicitaires et s'est vu offrir des rebais considérables. Parallèlement, sans précédent, General Motors a même baissé le prix de la moitié de ses modèles 1983.

- Ces efforts financiers ont été facilités par d'importantes concessions salariales de la part du syndicat des travailleurs de l'automobile. Celui-ci avait déjà fait un cadeau substantiel à Chrysler en 1979, pour sauver cette entreprise de la faillite. Sollicité avec insistance par Ford et General Motors, il a fini par négocier ses contrats au printemps 1982, permettant à ces deux entreprises d'économiser 4 milliards de dollars, en échange d'une garantie de l'emploi et d'un début - très modeste - de cogestion.

Mais ces facteurs positifs se révèlent insuffisants. On constate, par exemple, que la « limitation volontaire » des voitures japonaises n'a pas en l'effet escompté. S'ils se sont conformés à l'accord, les exportateurs nippons n'en ont pas moins profité de la conjoncture. Leur part de marché a augmenté (dans la mesure où le marché total rétrécissait), et ils ont pu grossir leur chiffre d'affaires aux États-Unis en y introduisant des voitures plus sophistiquées. Sans compter la hausse du dollar qui ne pouvait évidemment que les favoriser.

Les voitures américaines restent, en tout cas, plus chères que leurs concurrentes japonaises. Le prix moyen d'une Ford, d'une Buick ou d'une Chevrolet a augmenté de 47 % en trois ans. On estime que les constructeurs nippons bénéficient d'une marge de 1 000 dollars par

véhicule, grâce à des coûts de production plus faibles.

Or les Américains regardent de plus en plus aux prix. Déjà, la crise pétrolière les avait amenés à privilégier les voitures les moins gourmandes (et les japonaises sont en tête de liste). Ces derniers temps, avec la récession, ils ont réduit leur train de vie. La proportion des familles qui possèdent plus d'une automobile est passée en deux ans de 80 % à 72 %. Des taux d'intérêt prohibitifs ont découragé beaucoup d'acheteurs potentiels.

Les constructeurs locaux ont fait beaucoup d'efforts pour améliorer la qualité de leurs produits. Des plans d'investissements très ambitieux sont en route. Mais le surcoût a été trop tardif pour pouvoir donner des fruits immédiats. La qualité des voitures étrangères n'a pas été encore égale - du moins aux yeux du public, comme le montrent diverses enquêtes. Les « américaines » n'auraient qu'une seule supériorité sur leurs concurrentes : la longévité.

Pressions protectionnistes

A moyen terme, Detroit compte sur de meilleures automobiles, capables de séduire à la fois la clientèle locale et les marchés étrangers. Il mise aussi sur des coûts de production plus faibles, grâce à la collaboration des syndicats et à la robotisation.

En attendant, l'espoir se porte sur la baisse des taux d'intérêt et la reprise économique annoncée. Logiquement, les ventes devraient remonter sinon à la fin de cette année, du moins en 1983. Cela n'empêche pas un débat épineux sur la concurrence japonaise et le protectionnisme.

Le syndicat des travailleurs de l'automobile voudrait que le Congrès oblige les constructeurs locaux à se fournir davantage en pièces américaines. Ceux qui fabriquent plus de 100 000 voitures par an devraient acheter aux États-Unis 25 % au moins de leur matériel. Et, par ailleurs, on arriverait à

un minimum de 90 % pour une production supérieure à un demi-million d'unités. Les trois « grands » de l'industrie locale figurent évidemment dans cette dernière catégorie.

La proposition de loi inquiète ceux qui refusent absolument une bataille douanière avec le Japon. Les cultivateurs, par exemple. Elle se heurte également aux concessionnaires, qui craignent des augmentations de prix. Autre argument contre ce protectionnisme : il endormirait l'industrie locale et entraverait ses progrès.

Les directions de General Motors et de Ford ont évité de s'engager dans le débat. Il faut dire que leur perception du Japon diffère de celle des syndicalistes. Plutôt que de se battre contre l'industrie étrangère, ces sociétés cherchent maintenant à collaborer avec elle.

On a beaucoup parlé d'American Motors, dont Renault possède 46 %, et qui lance avec son associé française la fameuse « Alliance » sur le marché américain. On parle moins de Ford ou de Chrysler, qui pour certains modèles, achètent des pièces essentielles à Toyota-Kogyo ou Mitsubishi. Quant à General Motors, il se tourne carrément vers des firmes japonaises (Suzuki, Isuzu) pour qu'elles lui fabriquent de petites voitures. Le n° 1 de l'automobile américaine est engagé dans des négociations très sérieuses avec Toyota, qui pourraient se conclure prochainement et conduire à la fabrication de 200 000 véhicules dans les usines General Motors de Fremont (Californie).

General Motors souligne le caractère provisoire de ces collaborations : elles devraient lui permettre de gagner du temps, dans l'attente de ses produits nouveaux. Mais les syndicalistes sont doublement inquiets. Ils se demandent d'abord si de tels projets ne vont pas faire perdre des emplois aux États-Unis. Et, à plus long terme, s'ils ne préfigurent pas la disparition des constructeurs nationaux au profit de multinationales « apatrides », énormes et incontrôlables.

ROBERT SOLÉ.

PAYS DU PACTE ANDIN : l'intégration remise en cause

Correspondance

Au cours de la dernière décennie, l'industrie automobile dans les pays du Pacte andin a répondu avec dynamisme à la demande croissante d'une population de plus en plus urbaine. Les statistiques indiquent que le parc automobile est passé d'une voiture pour 32 habitants en 1971, à une pour 20 en 1979. Cette croissance est significative puisque les cinq membres de ce marché commun latino-américain - Venezuela, Colombie, Equateur, Pérou et Bolivie - représentent une population de 80 millions d'habitants. Ce marché est contrôlé à 80 % par le Venezuela, suivi par la Colombie avec 20 %, le Pérou 8,5 %, l'Equateur et la Bolivie se répartissent le reste, soit 1,5 %.

Pendant une dizaine d'années, les « cinq » se sont évertués à développer une industrie locale qui aurait dû permettre la « substitution des importations ». Ils ont donc fait appel aux grands constructeurs pour installer sur place des usines de montage. Pour les petites et moyennes cylindrées, le Venezuela a travaillé avec Volkswagen, Renault et Fiat. Le Pérou avec Volkswagen, Datsun et Toyota. La Colombie avec Renault et à moindre titre avec Fiat. Les grandes firmes américaines, General Motors, Ford et Chrysler, se sont partagées l'assemblage des grosses cylindrées.

Mais depuis 1980, la récession des pays industrialisés s'est répercutée fortement sur les fragiles économies régionales. La plupart des gouvernements ont essayé de juguler la crise en adoptant des mesures unilatérales et d'effet immédiat, reléguant au second plan le programme d'intégration. L'exemple du Pérou, qui est revenu à une politique d'exportation de matières premières et de libre commerce, est le plus frappant. Les barrières douanières ont été abaissées. Les chaînes de montage semblent donc condamnées à disparaître.

Ce boom des importations au Pérou a modifié radicalement le parc automobile. Les grosses cylindrées nord-américaines, qui avaient été bannies pendant la décennie d'austérité forcée, disputent aujourd'hui le

marché à une multitude de mar-

ques. Le phénomène péruvien s'observe d'ailleurs chez ses quatre voisins. A l'échelle andine, 25 000 véhicules ont été importés en 1975 contre plus de 100 000 en 1980. Dans l'immédiat, les « cinq » ne semblent pas décidés à modifier cette politique.

Le Venezuela a cherché cependant une formule de transition : les firmes automobiles ont été autorisées à importer 2 000 véhicules chacune, à condition d'en assurer le montage sur place, postérieurement.

Le programme d'intégration visant à organiser une industrie automobile autonome se trouve ainsi remis en cause. Ébauché en 1975, mais n'ayant pris corps que deux ans plus tard, il se proposait, d'une part, de rationaliser ce secteur afin de le rendre plus rentable, en réduisant le nombre de marques et de modèles élaborés dans la région, et de créer, d'autre part, des multinationales andines spécialisées dans la production de pièces de première monte, pièces détachées et de rechange, susceptibles d'être exportées à des tiers.

Les « cinq » ont donné plus de flexibilité à ce programme théorique après la visite qu'ils ont effectuée, l'année dernière, aux grandes firmes automobiles américaines, européennes et japonaises.

Ce plan d'intégration de l'industrie automobile est parfois jugé trop utopique. Les niveaux de développement respectifs des « cinq » sont tellement disparates, et les difficultés de communications tellement grandes que songer à fabriquer des batteries à La Paz (Bolivie), des bielles à Lima (Pérou), des transmissions à Quito (Equateur), des embrayages à Bogotá (Colombie), pour monter une voiture à Caracas (Venezuela), n'est pas réaliste.

Renault, qui s'est installé modestement en Colombie il y a plusieurs années, afin de desservir le marché local, va profiter d'un marché élargi, puisque la Colombie, qui monte 25 000 R 4, R 6, R 12, exportera l'année prochaine au Venezuela 5 000 moteurs Renault.

NICOLE BONNET.

THOMSON. LA MUSIQUE AU SALON.

Le Salon de l'Auto ne montre pas que les derniers modèles d'automobiles. Il présente aussi les derniers modèles Thomson. Au Stand X 8. Zone H.

Thomson expose en avant-première une gamme complète d'appareils (radios, radios combinés, haut-parleurs, jusqu'à l'étonnante auto-chaîne).

Tous sous le signe de la technologie et de la musicalité.

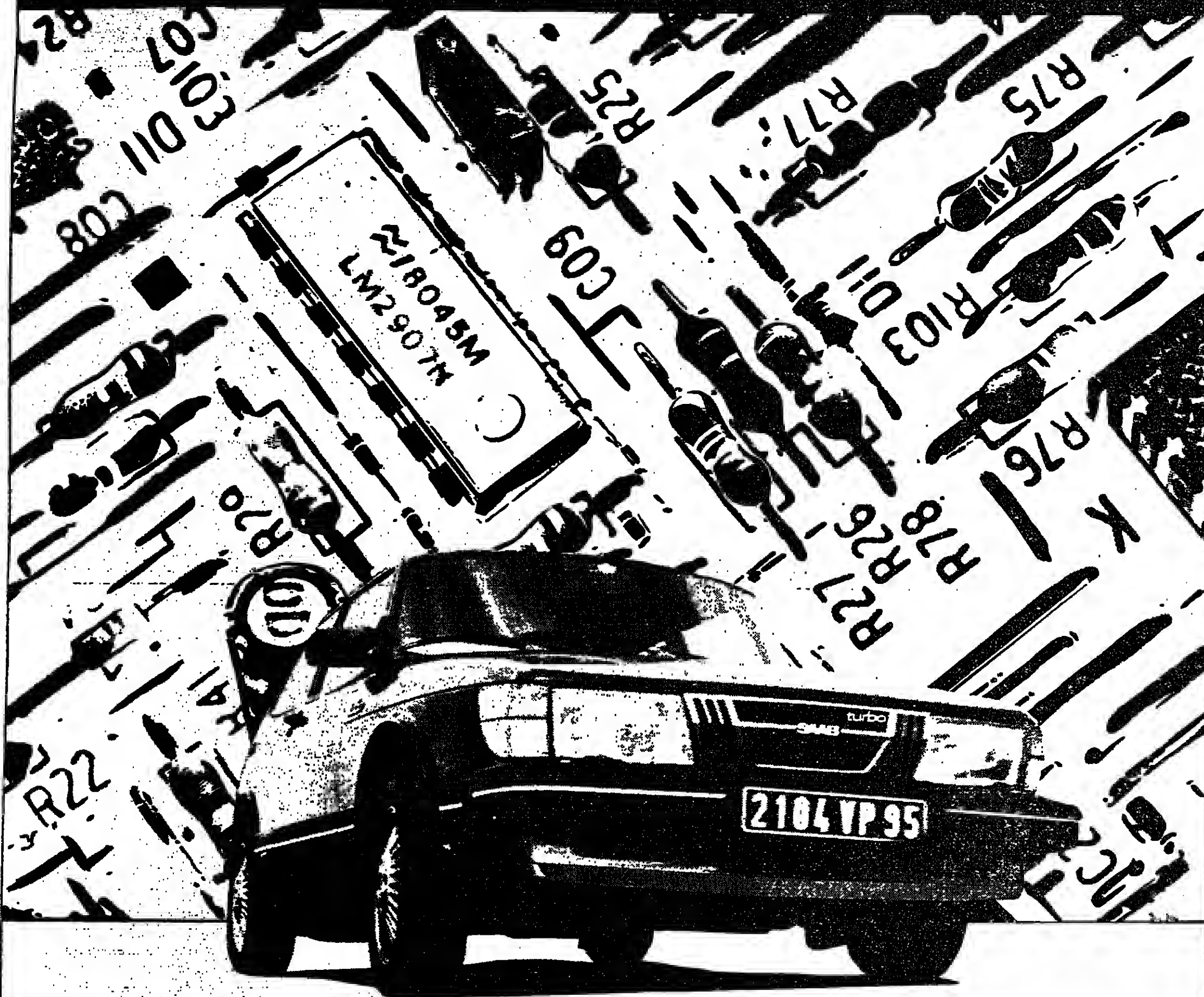
Thomson. En autoradio et en auto-chaîne, le meilleur de la technique.

THOMSON



صكناحت المأصل

900 TURBO APC DEUXIEME GENERATION DU TURBO.



EN 1977, Saab introduit le concept TURBO sur une berline de tourisme. Depuis, Saab a construit 70 000 voitures équipées du moteur TURBO. Cette solution a été largement reprise par tous les constructeurs mondiaux. Aujourd'hui, Saab lance la deuxième génération en présentant le moteur TURBO A.P.C. (Automatic Performance Control).

L'A.P.C. est un système électronique, véritable mini-ordinateur qui permet, par le contrôle de plusieurs paramètres de fonctionnement, d'adapter automatiquement le moteur à l'utilisation d'essence de qualités différentes (92 à 98 octane).

L'application du système A.P.C. permet d'augmenter le taux de compression du moteur (8,5 à 1), taux incompatible avec un TURBO classique. Résultat : souplesse de fonctionnement accrue, meilleure reprise à bas régime et diminution de la consommation de 7 %.

La 900 TURBO A.P.C. bénéficie des performances, des qualités de tenue de route, de robustesse et de sécurité qui identifient Saab à travers le monde.

La 900 TURBO A.P.C. existe en cinq versions : - 3 portes, 4 portes, 5 portes - Boîte mécanique. - 4 portes - Boîte automatique. Et 900 TURBO C.D.

**Vous devez
l'essayer.**

SAAB

Modèle présenté : 3 portes - boîte mécanique - normes UTAC
consommation : 90 km/h - 7,8 l, 120 km/h - 10,1 l, cycle urbain :
14,0 l, performance - vitesse maximum : 195 km/h, accélération :
0 à 100 km/h : 9".

*TURBO 5 vitesses, moyennes normes UTAC.

Saab France SA - 372, rue Salvador Allende - 92700 COLOMBES



Salon de l'Automobile - Hall 1 - Stand 81.

صكرا من الاميل

JAPON : le temps de l'internationalisation

Tokyo. — Premières au monde par le nombre et pour le rapport qualité-prix, les « petites japonaises » mais aussi les grosses ne se portent pas si bien que l'on croit. Elles ont subi la multiplication des obstacles opposés à leur progression planétaire. Les onze constructeurs automobiles japonais ont produit l'an dernier plus de 11 millions de véhicules (moteurs non compris) et en ont exporté 6 millions vers 120 pays, alors que, dans le même temps, leur pays en importait... 33 000 ! Une goutte de métal étranger contre un raz-de-marée nippon.

Incidemment, la France était au Japon le plus faible taux de consommation et la lanterne rouge (1). Il est vrai que le temps se la comédie hostile — made in Japan égal caméléon — est bien révolu dans ce domaine comme dans d'autres. Des chevaux légers aux poids lourds, la production automobile japonaise présente bien des avantages : qualité, diversité des modèles, robustesse, sobriété innovatrice, technologie. Le tout en bon état de marche et bon marché.

Le marché intérieur a ses limites. Pour éviter de se lancer dans une guerre économique ruineuse, on cherche ici et là à conforter ses positions par le biais de mariages d'argent et de raison : entreprises mixtes et prises de participation, c'est-à-dire l'internationalisation. « Hors la multinationalisation point de salut », résume M. Goto, directeur des relations publiques chez Nissan. Certains s'en accommodent, d'autres en profitent, tel ou tel y perdrait sans doute sa dot et son indépendance. Toyota, après avoir longtemps hésité à aller au Japon, est sur le point de conclure avec une « belle américaine », General Motors. En revanche, Nissan, qui ne l'avait pas attendu pour courir le monde, se fait prier pour régulariser des fiançailles britanniques annoncées avec décalé l'an dernier. Une union dont les produits étaient destinés à l'Europe.

200 milliards de francs d'exportations

Le comportement des deux grands constructeurs japonais illustre, face aux difficultés croissantes d'exportation de produits finis vers des marchés occidentaux en crise, une stratégie qui vise à se faire accueillir en allié ou en sauveur au cœur des bastions industriels des puissances plutôt qu'à intensifier les « tirs directs » ou les ricochets contre des murailles de plus en plus hautes. Mais ce redéploiement, que certains, comme Honda et Nissan, ont déjà bien amorcé, n'est pas nécessairement la panacée : face aux implantations des constructeurs américains et européens croissantes. Et les législateurs de ces pays font monter les enchères en préparant des textes qui visent à imposer des taxes de plus en plus élevées de pièces mécaniques et de composants électroniques fabriqués sur place. Cela profiterait sans doute aux économies locales mais risquerait fort d'accroître les coûts de production et de réduire la compétitivité des Japonais. Ils hésitent donc, pesant le pour et le contre au cas par cas. Ils sont conscients d'être désormais, et sans doute pour longtemps, dans le collimateur de leurs partenaires, victimes en quelque sorte d'un excès de succès. Ils s'efforcent de négocier avec prudence un virage serré, après avoir roulé à plein régime droit devant eux pendant longtemps et suivant un code très particulier, dont la grille sur un tissu économique étranger risque de susciter des phénomènes de rejet.

En 1981, après deux décennies d'une production et d'exportations surmultipliées concentrées sur les marchés occidentaux qui s'enfonçaient progressivement dans la crise, les constructeurs japonais ont dû, sous la contrainte, donner un coup de frein à une stratégie qui les conduisait, à terme, brillamment mais dangereusement, à la domination du marché automobile mondial. En effet, entre 1975 et 1980, l'industrie automobile japonaise avait connu une poussée incommensurable : 65 % d'augmentation de la production, 140 % d'accroissement des exportations, passées de 2,7 à 6 millions, alors que, dans le même temps, les ventes locales progressaient de 16 % seulement. C'est à dire de dire le poids des exportations dans le succès des constructeurs japonais et celui de l'industrie auto-

De notre correspondant

mobile dans les succès industriels et commerciaux du Japon. Le chiffre d'affaires total à l'exportation des firmes nippones (pièces détachées comprises) est estimé à quelque 200 milliards de francs, soit environ 23 % du total des exportations japonaises. En 1980, les ventes à l'étranger progressaient encore de 30 %. Leur part du marché atteignait 25 % aux États-Unis, autant en Belgique et 30 % au Danemark, par exemple, réduisant d'autant celles de leurs concurrents. Sur sa lancée, le Japon devenait cette année-là le premier constructeur automobile mondial. Toyota passait à la deuxième position derrière General Motors, Nissan au troisième devant Ford. Progression d'autant plus incontestable en dépit des polémiques commerciales et d'argent plus ou moins recevables dans le cadre du libre-échange si le coût de production moyen d'une automobile japonaise demeurait, en 1981, inférieur de quelque 10 000 francs à celui obtenu aux États-Unis et dans plusieurs pays d'Europe.

Conscience d'avoir pour elle le droit, la force et la qualité face à des concurrents en perte de vitesse, la puissante association des constructeurs automobiles japonais (JAMA) n'a pas accepté de lever le pied que contraint et forcé par les mesures protectionnistes unilatérales des uns d'abord, par les pressions politiques des autres ensuite, et finalement par l'intervention du gouvernement japonais, soucieux d'éviter une guerre commerciale en bon et due forme, tout particulièrement avec les États-Unis.

Une toile d'araignée planétaire

La fin d'une époque fut marquée, en mai 1981, à la veille de la visite du premier ministre japonais aux États-Unis, par un accord consacrant officiellement ce qu'il est convenu d'appeler une politique d'autolimitation volontaire des exportations en direction du marché automobile américain. Afin de permettre aux constructeurs américains de souffler et de mettre en œuvre un plan de restructuration, Tokyo acceptait alors de limiter, entre 1981 et 1983, ses exportations à 1 680 000 véhicules contre 1 800 000 en 1980. L'Europe, craignant de voir le trop-plein se déverser sur elle, d'autres limitations volontaires et officieuses furent également consenties, bon gré mal gré, à la Belgique, à la R.F.A., aux Pays-Bas et aussi au Canada. Elles vinrent s'ajouter aux mesures que la France, la Grande-Bretagne et l'Italie avaient déjà prises unilatéralement pour protéger leurs industries et leurs marchés. L'année finie, la part des Japonais à 11 % de ses immatriculations (soit 182 000 en 1981) et Paris à 3 % (54 000). Rome a accepté, l'an dernier, moins de 2 000 véhicules fabriqués au Japon. On imagine ce qui se passerait si ces barrières étaient levées, comme le réclament les Japonais au nom du libre-échange le plus libéré. Bref, d'une façon ou d'une autre, les Japonais se sont trouvés sérieusement limités dans leur stratégie d'exportations directes.

C'est une véritable toile d'araignée planétaire qu'on tendue les Japonais. On les juge : Amérique du Nord, 2,5 millions de véhicules, dont 2,3 millions pour les États-Unis ; Asie et Proche-Orient — où le Japon fait pratiquement cavalier seul — plus de 1 million (dont le quart en Arabie Saoudite) ; Afrique, 472 000 (150 000 au Nigeria et 120 000 en Afrique du Sud) ; Amérique latine 400 000 (plus de 110 000 au Chili) ; Océanie 400 000 (267 000 en Australie et 100 000 en Nouvelle-Zélande). Pour sa part, l'Europe avait absorbé, l'an dernier, 1,2 million de véhicules japonais, dont 651 000 pour la seule C.E.E. : R.F.A., 274 000 ; Grande-Bretagne, 182 000 ; Hollande, 116 000 ; Belgique, 112 000 ; France, 54 000 ; Grèce, 50 000 ; Irlande, 38 000 ; Danemark, 24 000 et Italie, 1584. D'autre part, pour concurrencer les barrières, les Japonais exportent de plus en plus de « kits » (véhicules dont le degré d'assemblage ne dépasse pas 60 %), qui s'exportent dans les statistiques états-uniennes. L'an dernier, 550 000 véhicules « kits » ont été exportés, dont 133 000 en Australie et 128 000 à Taiwan, 116 000 en Afrique du Sud, 80 000 au Mexique, 31 000 en Grande-Bretagne et 6 000 en Italie.

En 1981, on l'a vu, les records de production et d'exportations furent malgré tout battus (le *Record* du 23 février 1982). Mais si les résultats restaient exceptionnels en valeur absolue, la tendance approchait déjà le point d'inversion. Les exportations, qui avaient encore crû de 30 % en 1980, n'enregistraient en 1981 qu'une augmentation de 1,4 % — grâce aux kits — par rapport à 1980. Les ventes chutèrent de 4,3 % aux États-Unis, de 6,8 % dans les pays de la C.E.E. et d'environ 10 % au Proche-Orient. Cependant, elles s'accroissaient très fortement en Afrique — sur les marchés longtemps privilégiés de la France et de la Grande-Bretagne — et sen-

siblement en Asie, en Amérique latine, en Océanie.

La baisse de volume des ventes était toutefois quelque peu compensée, notamment chez Toyota et chez Nissan, qui ont enregistré l'an dernier de substantiels bénéfices par une augmentation du prix unitaire des véhicules et par l'exportation accrue de modèles de haut de gamme (2). Malgré les obstacles, les prévisions des constructeurs japonais pour l'année 1982 furent initialement optimistes. Ils envisageaient, en effet, un accroissement de la production de 4,6 %, soit 11,7 millions de véhicules, et une légère progression des exportations : 1 %. La sensible reprise enregistrée au cours de l'été sur le marché intérieur (+ 8 % par rapport au premier semestre 1981) ne suffirait cependant pas, selon toute probabilité, pour atteindre cet objectif. La production était en baisse de 6 % en juillet pour le quatrième mois consécutif, les exportations également. Dans ces conditions, il est compte tenu d'une conjonction internationale qui reste sombre, la restructuration et l'internationalisation deviennent, parallèlement à la lutte sur le marché intérieur, de plus en plus impératives. Elles sont désormais pour les Japonais comme pour leurs concurrents les composantes essentielles d'une stratégie mondiale qui compte par ailleurs bien d'autres atouts.

Que le géant japonais Toyota se soit finalement résolu à négocier un accord avec le géant américain General Motors, après avoir longtemps tenu d'une main de fer l'internationalisation, en dit long sur l'acclimatation de cette stratégie mondiale, ainsi que sur les tendances hégémoniques et monopolistiques qu'elle pourraient engendrer à terme. Toyota et General Motors envisagent, dans un premier temps, de produire conjointement aux États-Unis, dans une usine désaffectée du constructeur américain — ce qui limiterait les frais d'investissement pour le numéro un japonais — de 200 000 à 300 000 Corolla destinées à remplacer les Chevrolet Chevette. Toyota fournira initialement les moteurs et la technologie.

Cette association, qui reste à confirmer, illustre le volonte des Japonais de conserver, d'une façon ou d'une autre, et même d'augmenter, leur part du marché automobile mondial en se préparant à la grande bataille de l'industrie automobile que l'on annonce tel pour la deuxième moitié de la décennie. Toyota ne cache pas ses ambitions de devenir le numéro un mondial avec au moins 10 % du marché.

Démar

la « voiture pensante »

Nissan (Datsun), le numéro deux japonais est aujourd'hui le plus avancé avec Honda dans la politique d'internationalisation, politique qui, pour les Japonais, n'implique évidemment pas une substitution aux exportations directes. Celle-ci se voit maintenant au niveau le plus élevé possible, compte tenu de la conjoncture. Tokyo garde donc deux fers au feu. Outre son réseau commercial, qui couvre plus d'une centaine de pays, le géant japonais possède des filiales telles que Nissan Mexicana et Nissan Motors (Australie) et vingt-cinq usines de montage et de fabrication dans une vingtaine de pays. D'autres projets prennent corps : construction d'une usine de camionnettes à Nashville (Tennessee) pour l'augmentation de la production et la commercialisation de modèles allemands dans les usines japonaises de Nissan, accord de production avec Alfa Romeo pour une usine à Naples (1983) et avec Motors Iberica (Espagne), où Nissan vise à augmenter sa participation à 55 %. Par contre, le projet d'une usine de 600 millions de dollars en Grande-Bretagne pour la production annuelle de 200 000 voitures destinées à la C.E.E. est gelé depuis le début de l'été — compte tenu de la dépression du marché européen —, dit-on chez Nissan. D'autre part, le numéro deux japonais a perdu dans la compétition avec Toyota pour la création à Taiwan d'une usine qui devrait bientôt produire 200 000 automobiles par an, dont la moitié destinée à l'exportation. Enfin, Nissan, comme d'autres constructeurs japonais, négocie en Inde, en Afrique et en Amérique latine pour participer à la production d'automobiles et de camionnettes des marchés aux potentialités énormes.

Honda, qui a produit plus de 1 million de véhicules en 1981, dont 711 000 pour l'exportation, et 3,5 millions de motos, dont 2,3 millions s'exportent, construit dans l'Ohio une usine d'une capacité de 12 000 véhicules par mois. La firme, on le sait, construit avec British Leyland une Triumph Acclaim destinée au marché européen. Elle vient de signer un accord avec Peugeot Cycles pour la production commune (en Belgique) de véhicules et de motos légères. Elle a signé un accord d'assistance technique avec la société d'État chinoise

Jialing pour la production de motos.

Toyoko Kogyo (Mazda), pour sa part, est associé à Ford et Suzuki Motors, le spécialiste de la mini, à General Motors. Ce dernier négocie avec Land Rover Santana (Espagne) pour une production commune. Mitsubishi Motors investit en Corée du Sud et au Nigeria. Le gouvernement de Lagos a autorisé quatre constructeurs japonais (Nissan, Toyoko Kogyo, Mitsubishi et Isuzu) à produire des camionnettes sur place. Daihatsu fournit des milliers de moteurs à Innocent en Italie... La liste n'est pas exhaustive. Elle n'en est pas moins fort indicative du dynamisme dont font preuve les Japonais pour renforcer leurs positions sur le terrain.

Outre l'association personnelle et l'introduction accélérée de la robotique dans leurs usines, ils sont avantagés par la discipline syndicale et par l'élasticité d'un sous-secteur de petites et moyennes industries très denses et très compétitives sur le plan de la qualité, des salaires et de la durée du travail. Pour mettre au point la voiture de demain, voiture « pensante » à laquelle il ne manquera même pas la parole (3), des crédits importants sont alloués pour généraliser les multiples applications de l'électronique. Et l'on sait que, là encore, les Japonais ne sont pas en retard.

Grâce aux mini-ordinateurs qui commanderont demain les radars et les sonars, qui sélectionneront les itinéraires, qui prévoiront et contrôleront les obstacles et les dérapages, on prépare ici une véritable révolution dans la relation entre l'automobile, l'automobiliste et la route. Tous ces éléments : financiers, technologiques, syndicaux et commerciaux se combinent très pragmatiquement sur une toile de fond économique plutôt avantageuse pour donner aux constructeurs japonais des atouts incommensurables face à leurs concurrents.

Sans préjuger de l'avenir, qui peut-être fera tout, en effet, si on laisse les barrières, réduire les salaires ou passer des accords de coopération face à des concurrents capables de déployer à travers le monde des réseaux de production et de commercialisation tentaculaires et qui sont en mesure, comme le Japon, de faire sa loi sur le marché de l'automobile japonaise ? Ce dernier cri, entendu sur place pour moins de 20 000 francs ?

R.-P. PARINGAUX.

PAYS DU GOLFE : la percée des « voitures-Kleenex »

Correspondance

Les micro-États pétroliers du Golfe ont beaucoup compté sur le développement de leur industrie automobile. Mais ils ont été déçus. Le Royaume du Bahreïn, par exemple, qui comptait 10 000 voitures en 1981, n'en comptait plus que 12 000 en 1982.

Et les voitures françaises ? Bien sûr, il y a le boycottage arabe qui frappe Renault. Mais avant même que cette mesure ne soit prise, le 17 décembre 1981, la Régie ne pouvait guère se targuer de résultats brillants dans le Golfe. Pour une large part, cela est dû à la faiblesse de ses concessionnaires et, partant, à la déficience de son service après-vente. Cependant, Renault Véhicules Industriels avait connu des résultats prometteurs : 550 véhicules vendus en 1981 en Arabie Saoudite et dans le Golfe. Le marché du Koweït, notamment, était porteur en raison de l'intense développement du trafic routier avec l'Irak après l'effacement du conflit irakien.

Même observations pour Peugeot qui a bien vendu ses 504, mais dont la 604 a connu un véritable échec : aussi chère qu'une Mercedes, elle n'en avait ni le prestige ni la résistance. Pense au premier engouement, elle n'a rapidement plus trouvé d'acheteur. Peugeot aussi a été victime de la qualité de ses agents. C'est ainsi qu'à Bahreïn, son représentant est concessionnaire de 400 marques différentes, dont à moins deux marques concurrentes, Subaru et Suzuki. Il est clair que la promotion des ventes de la firme française n'est pour lui qu'un objectif parmi d'autres.

A noter enfin l'excellente percée de la firme suédoise Saab qui commercialise des modèles de milieu de gamme particulièrement populaires parmi les nombreux cadres européens expatriés dans le Golfe.

OLIVIER DA LAGE.

ASIE DU SUD-EST : en attendant la voiture aux couleurs de l'ASEAN

De notre correspondant

Bangkok. — Un jour une voiture aux couleurs de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ? L'idée fit surface en mars 1980, lors d'une réunion des ministres de l'économie des Philippines, de l'Indonésie, de Singapour, de Malaisie et de Thaïlande. A l'époque, ces mêmes ministres poussaient plus avant leur projet et décidaient de se diviser le travail. Le 18 juin 1981, un accord de base fut signé dans le secteur de l'automobile, qui répartissait entre les pays membres la fabrication des composants, la production des éléments les plus élaborés, comme les pompes à injections, étant confiée à Singapour.

Pour séduisant qu'il soit (l'ASEAN représente un marché de plus de 250 millions d'habitants), ce projet a bien du mal à se concrétiser. Les responsables de l'ASEAN s'étaient-ils montrés trop ambitieux, soucieux qu'ils étaient de hâter le processus d'intégration industrielle, de faire jouer à plein les complémentarités existant entre pays voisins ?

La tâche serait-elle plus aisée à deux plutôt qu'à cinq ? Toujours est-il que l'Indonésie et la Malaisie décident, l'an dernier, de lancer leur propre étude de faisabilité autour d'une voiture dont ils fabriqueraient certaines pièces détachées, et qui serait assemblée sur les lieux de « consommation », les moteurs étant importés d'un pays tiers. En attendant que la voiture porte-bannière de l'ASEAN sorte des cartons, c'est le Japon qui tient le haut du pavé en Asie du Sud-Est, son marché naturel en ce domaine comme en beaucoup d'autres. En Thaïlande, par exemple, la moitié des véhicules légers vendus l'an dernier l'ont été sous estampille nipponne : sur un total de 20 224 unités, on comptait 6 550 Toyota et 3 536 Datsun. Même en Birmanie, encore peu perméable aux influences étrangères, le Japon a réussi une percée spectaculaire.

Faut-il ne voir dans ces succès que les effets d'une certaine agilité commerciale, voire d'un certain impérialisme économique ? Ce serait aller un peu vite en besogne. Cet engouement des consommateurs de l'Asie du Sud-Est pour les voitures japonaises est d'abord lié à leur préférence pour des véhicules de petite cylindrée, économes en carburant. Il tient aussi à l'excellence du service après-vente, même loin des capitales. Reste le prix. Pour tous modèles apparemment comparables, les automobiles nippones sont nettement moins chères

que leurs concurrentes étrangères, américaines et européennes.

Sans être négligeable, la part du marché que contrôlent les marques françaises reste cependant modeste. L'an dernier, en Thaïlande, l'ensemble de ces ventes (1 388 unités, dont 1 004 Peugeot) a représenté 6,76 % des immatriculations totales. Le groupe Peugeot-Citroën assemble sur place, en Thaïlande, en Malaisie et en Indonésie, plusieurs de ses modèles, notamment la 505 (prix clés en main à Bangkok : 479 000 bahts, soit 150 000 francs), la GS et la CX.

Assemblages

La politique que les pays de l'Asie du Sud-Est ont jusqu'alors suivie, à l'exception de la ville-État de Singapour, consiste, en effet, à tout miser sur l'assemblage des voitures étrangères sur place. La Thaïlande possède ainsi vingt et une usines de montage qui, l'an dernier, ont sorti 87 159 véhicules divers et qui emploient environ cent trente-cinq mille personnes. La création de l'industrie automobile indonésienne remonte à 1969 : ses unités d'assemblage, une vingtaine au total, produisent aussi des pièces de moteurs.

Pour protéger cette jeune industrie, les gouvernements des États de l'Asie du Sud-Est ont réglementé l'importation des automobiles complètement assemblées. En Indonésie, depuis janvier 1974, il s'agit d'une interdiction pure et simple, les autorités de ce pays jugeant que les entreprises locales sont aptes à satisfaire la demande intérieure. En Thaïlande, un accord de principe, signé en juillet dernier, prévoit que les voitures importées ne doivent pas être d'un modèle déjà monté sur place. Elles sont, en outre, frappées d'une taxe de 150 % alors que les voitures non assemblées supportent une taxe de 80 %. En Malaisie, l'introduction de véhicules étrangers est liée à l'obtention d'une licence. Seul Singapour demeure exposé à tous les vents de la concurrence.

Cette politique protectionniste a abouti, dans plusieurs pays, à un anéantissement de l'industrie locale et, compte tenu de la dimension réduite de certains marchés nationaux, un coût de production inférieur au seuil de rentabilité. Au bout du compte, des prix de vente non compétitifs par rapport à la concurrence internationale, ce qui a entraîné les gouvernements des États de l'Asie du Sud-Est à imposer une surtaxation des véhicules entièrement montés et importés. Ainsi, en 1980, 94 % des voitures vendues en Thaïlande avaient été assemblées sur place.

Tout récemment, la Banque mondiale a invité les autorités de Bangkok à lever les restrictions sur les véhicules déjà montés. Elle leur a fait valoir que ces mesures protectionnistes entraînaient la population à acheter des automobiles à des prix très élevés, sans aucun bénéfice pour la nation. Des experts ont, en effet, calculé qu'en moyenne la Thaïlande perdait environ 2 milliards de bahts (625 millions de francs) par an. Cette somme, lors du dernier exercice fiscal, aurait permis de financer un tiers des dépenses de santé publique.

Déjà en août 1978, le gouvernement thaïlandais avait interdit l'installation de nouvelles chaînes de montage, chaque constructeur devant, en outre, limiter sa gamme. En juillet dernier, il autorisait sous conditions l'importation de voitures entièrement montées, précisant que la part des pièces locales dans les véhicules assemblés sur place devrait passer, d'ici à un an, à 45 % maximum et non pas à 50 % comme cela avait été prévu.

Ces mesures suffiront-elles à assainir la situation, à sortir de ce qu'un certain nombre d'observateurs n'hésitent pas à qualifier de « fiasco » ? « Même si le coût de la main-d'œuvre, celui du capital et celui du management étaient nuls, affirmait-il, il ne serait pas rentable de fabriquer des véhicules automobiles sur place ». A leur avis, une voiture *made in Japan* restera toujours meilleur marché.

JACQUES DE BARRIN.

Le Monde

publiera dans ses prochains numéros une série d'articles consacrés aux marchés automobiles du tiers-monde.

محركات الأصل

DU COTÉ DU POIDS LOURD

VÉHICULES UTILITAIRES : une série d'exercices difficiles

POUR les constructeurs européens de véhicules utilitaires, 1981 avait été une année médiocre. Pour 1982, les résultats — au moins d'après ceux relevés au cours du premier semestre — n'incitent guère ces industries à un regain d'optimisme. Ils sont finalement le reflet de la tenue d'ensemble de l'économie. Quelle que soit la direction où se portent leurs regards, les professionnels, telle sœur Anne, ne voient rien venir.

Pour garder leur part de marché et pour maintenir autant que faire se peut la production de leurs usines, des constructeurs ont pratiqué d'importants rabais sur certaines de leurs ventes, désorganisant ainsi gravement la demande. Certains d'entre eux se sont aussi financièrement appauvris. L'avenir dira de quelle faiblesse sera payée cette guerre sauvage sur les prix, une guerre à laquelle tous, aujourd'hui, n'ont pas encore renoncé.

En France, Renault-Véhicules industriels (R.V.I.), le seul constructeur national — mis à part Unic-Iveco, filiale du groupe italien Fiat — pare au mieux la crise. Il résiste bien sur les marchés extérieurs, gagnant du terrain ici, en cédant là. Sa situation financière n'est cependant pas clarifiée.

Tous véhicules utilitaires confondus (1), la situation se présente ainsi pour les principaux pays européens-constructeurs de camions.

● En Allemagne fédérale, pour les douze derniers mois arrêtés à la fin de juin dernier, la production a diminué de 7,9 %, les immatriculations de 6,9 %. Les exportations, en revanche, ont progressé de 5,8 %, ce qui illustre fort bien la force de l'industrie allemande.

● En Grande-Bretagne, pour la même période, la production a baissé de 7,30 %, les immatriculations de 2 % et les exportations de 11 %. Toutefois, depuis le début de cette année, la production et les immatriculations sont mieux orientées.

● En Italie, pour la période juin 1981 — mai 1982, la production a baissé de 2 %, mais les immatriculations et les exportations ont, elles, progressé respectivement de 10,8 et 4,7 %.

Une explication de cette « singularité » italienne : le réajustement à la fin de 1980 du climat social chez Fiat — on a parlé à ce propos de « miracle » (Le Monde du 18 décembre 1981). Tous les pays ou presque sont frappés. Ainsi — autres exemples — l'an dernier, les immatriculations de véhicules utilitaires ont diminué de près de 8 % en Suède et de 11 % aux Pays-Bas.

Des marchés résistent mieux aux assauts de la crise, tels, depuis le début de cette année, ceux de Belgique et d'Espagne, sans qu'on puisse expliquer cette « anomalie ». Faut-il y voir l'annonce d'un renouveau durable — ce qui semble être plusieurs — ou les conséquences d'un rattrapage conjoncturel du marché ?

Quelle est en France la situation du véhicule utilitaire de plus de 5 tonnes ?

La conjoncture est, ici, plus préoccupante que dans les pays voi-

sins : le marché intérieur se traîne depuis 1875. La demande, qui était restée stable entre 1977 et 1980 (environ 41 500 véhicules immatriculés chaque année), a diminué de 7 % en 1981 (38 800). Elle est au même niveau qu'en 1980 l'exercice de 1975 : 33 000 camions immatriculés, avant le plus mauvais : la première choc pétrolier était tout proche...

En France, une demande déconcertante

Depuis le début de cette année, l'évolution du marché en France est déconcertante. Au cours des cinq premiers mois les immatriculations avaient diminué de 7 % par rapport à la même période de 1981. En juin et juillet, les livraisons ont été beaucoup plus nombreuses, puisque, au total, les immatriculations pour les sept premiers mois ne sont plus en baisse que de 0,20 %.

Quelles raisons avancer pour expliquer cette instabilité ? Il s'écoule généralement trois mois entre la vente proprement dite d'un camion et sa livraison au client, et donc

l'immatriculation, le temps d'équiper la cabine, notamment selon les désirs de l'acheteur. Il semble donc que cette reprise, inattendue, a été le reflet d'achats anticipés de véhicules étrangers, plus particulièrement dans l'attente d'une dévaluation de la monnaie française (qui a été finalement annoncée le 11 juin). Elle doit être aussi liée à la « guerre des prix ».

Depuis le début de l'été, la tendance paraît figée... Il est traditionnel, lors d'une année — c'est la cas de 1982 — où se tient un salon du véhicule utilitaire, que les acheteurs potentiels retardent leurs achats pour « aller voir » sur les stands. Ensuite, la décision de bloquer les prix a perturbé les transporteurs, d'autant plus que — s'exagèrent-ils la portée de ses déclarations ? — leur ministre de tutelle, M. Charles Fiterman, n'a pas cessé son intention de favoriser à l'avenir le chemin de fer. Plus généralement, au reste, la profession a mal accueilli l'an dernier le changement politique.

Toutefois, les camionneurs ne sont pas les seuls acheteurs de « poids lourds ». Ils ne forment que la moitié des clients potentiels, l'au-

tre partie étant les « privés », c'est-à-dire les groupes industriels qui transportent eux-mêmes leurs propres matières premières ou leurs marchandises. Et l'on revient donc au point de départ : les investissements. Un redémarrage franc de ceux-ci peut, seul, redonner du nerf à la demande nationale de « poids lourds ». Ce qui suppose une économie plus saine et plus confiante.

Cependant, le marché en France pourrait se réveiller quelque peu pour une autre raison, espèrent certains. Le parc français des véhicules utilitaires est trop vieux pour que les utilisateurs puissent durant longtemps remettre et remettre encore des achats de remplacement. Les contraintes techniques de la sécurité devraient y obliger ; celles aussi relatives à la consommation d'énergie : aujourd'hui, les constructeurs présentent des modèles de « bus-hubs », infiniment moins gourmande en carburant : c'est au reste l'une des nouveautés du Salon.

Un vieux parc

Un vieux parc, disons-nous. 13,8 % de celui-ci (« poids lourds » de plus de 5 tonnes) ont plus de dix ans d'âge, contre 13,4 % des tracteurs de tous tonnages et aussi 28,3 % des autocars et autobus.

Bien sûr, cet espoir d'une reprise des ventes grâce au renouvellement partiel du parc cesserait d'être aléatoire si l'on allégeait les charges qui pèsent sur le transport routier ou si on limitait — certains en rêvent — les renchérissements répétés du prix des carburants.

Dans une demande déprimée, des constructeurs et des importateurs de « poids lourds » ont cherché à conserver leur part de marché : il fallait vendre à tout prix ; à n'importe quel prix plutôt. Pour les concessionnaires — ils sont environ six cents en France qui assurent les deux tiers des ventes de véhicules utilitaires — le marché est « pourri » ; certains parlent même de « cannibalisme », pour illustrer l'empoiement de la concurrence. Selon ces concessionnaires, les constructeurs ont accordé — au cours des premiers mois de cette année — des rabais énormes afin de décrocher des ventes. Une réduction

sur le coût d'un 38 tonnes pouvait aller jusqu'à 40 % du prix de vente (au lieu du rabais classique de 18 %) ? A ce compte-là, les constructeurs ont perdu de l'argent. Tant pis ! Ils préfèrent cette sorte de braderie plutôt que de verser des indemnités de chômage. A présent, il semble bien qu'on en soit revenu à un comportement plus civil ; il tend en tout cas à le devenir.

Le visage résolu de Renault-Véhicules industriels

Dans un tel décor, comment a évolué la situation de Renault-Véhicules industriels (R.V.I.), le seul constructeur national de « poids lourds » si l'on met à part Unic (filiale du groupe italien Iveco), dont une grande partie des fabrications faites en France jusqu'en 1980 a été « rapatriée » depuis lors en Italie.

La production de R.V.I. avait été de 38 000 véhicules l'an dernier. Elle devrait être cette année inférieure de 3 % environ. La filiale de la Régie a mieux résisté qu'on pouvait le craindre, grâce à des ventes à l'étranger. Elle prévoit d'expédier aux États-Unis, comme l'an dernier, 3 800 véhicules, par le biais de son associé Mack. Elle doit envoyer en Algérie une partie de la commande de 4 800 camions récemment passée par ce pays. Elle a progressé encore en Grande-Bretagne et en Belgique, où ce n'était pas facile.

En revanche, le boycottage de certains pays arabes devrait lui faire perdre environ 1 800 véhicules (en Irak, en Arabie Saoudite et en Libye). Motif de cet ostracisme : les échanges commerciaux entre Israël et American Motors, le constructeur américain dont la régie Renault est le principal actionnaire.

Au total, c'est 46 % de sa production que la firme nationale aura envoyé au-delà des frontières cette année ; un même pourcentage qu'en 1981 (en 1978, il était de 38 %).

ALPHONSE THÉLIER.

(Lire la suite page 31.)

Conquérir et non reconquérir un marché

L'industrie française du véhicule utilitaire a fort à faire pour tendre son influence à l'intérieur même du pays. Il ne s'agit pas pour elle de « reconquérir » du marché intérieur, mais plus simplement de conquête.

En s'appuyant sur une demande nationale fidèle, Renault-Véhicules industriels (R.V.I.) pourrait s'assurer des profits « confortables » et dont elle a bien besoin. Obligée de se battre sur son propre territoire, la filiale de la régie Renault doit en effet y consentir des prix établis au plus juste, afin d'y gagner une influence quand ce n'est pas pour résister à la concurrence étrangère.

Tout autre est la situation des constructeurs de « poids lourds » (véhicules de plus de 5 tonnes de charge utile) chez eux. Voici en regard la situation en Allemagne fédérale, en Italie et en France :

● En Allemagne fédérale, Mercedes (Daimler-Benz et Man) assurent 74 % des immatricula-

tions de camions. Magirus — autre constructeur allemand, qui est passé récemment sous le contrôle du groupe italien IVECO (Fiat) — en assure pour sa part 11,5 %. Les marques étrangères conviennent seulement un peu plus de 14 % du marché allemand.

● En Italie, près de 72 % des camions immatriculés en 1981 portaient la marque IVECO (Unic-IVECO).

● En France, près de 43 % des camions qui ont été immatriculés en 1981 étaient de la marque R.V.I.

Puis viennent Mercedes : 19 % ; Unic-IVECO : 15 % ; IFA : 8,8 % ; DAF : 4,25 % ; SCANIA : 3,9 % ; FORD : 2,2 % ; Divers : 4 %.

(1) Une partie des camions Unic-IVECO vendus en France est aussi fabriquée sur le territoire national.

Les Dieux de l'automobile ne seraient-ils pas Latins ?

Fiat Abarth. Une signature prestigieuse associée à la compétition, à d'innombrables victoires dans les plus grands rallies du monde.

Fiat Ritmo Abarth 125 TC. La Ritma à son paroxysme, une voiture dédiée à l'élite des conducteurs sportifs. Moteur 2 litres à la fois « rand » et incisif. Les 17,5 mkg de couple maxi sont atteints dès 3500 tr/mn. Et le couple ne descend jamais sous les 15 mkg entre 1500 et 6000 tours.

Boîte 5 vitesses à échelonnement rapproché. Sa maniabilité est de premier ordre, avec des verrouillages fermes et une synchronisation rapide.

Train avant à départ négatif. Suspension Mc Pherson spéciale à ressorts progressifs. La Ritma 125 TC vire rigoureusement à plat.

Direction précise et docile. Freinage impressionnant de puissance. Jantes en alliage. Pneus type P6. Collecteur d'échappement en double Y.

La Ritma Abarth 125 TC est chronométrée en 30,2 sec. sur le kilomètre départ arrêté. Elle monte à 190 km/h.

Cette bête de race n'a au demeurant rien d'une voiture égoïste. Elle surclasse toutes ses rivales dans le domaine de l'habitabilité.



FIAT

Consommation conventionnelle de la Ritmo Abarth 125 TC pour 100 km à vitesse stabilisée : 7,1 l à 90 km/h ; 9,3 l à 120 km/h ; 12,4 l en essai de type urbain. Prix clés en main au 08.07.82 : 63 620 F.

Fiat
Ritmo Abarth
125 TC

552 من الاجل

OPEL LANCE LA CORSA A PARIS
Un événement à double titre

Pour la première fois, une marque allemande choisit de lancer un nouveau modèle en France. Un événement qui s'explique par le fait que 33 % du marché de l'Hexagone est occupé par les petites voitures. La Corsa en fait partie, et Opel ne pouvait pas risquer de lui faire manquer un si bon départ, le Salon de Paris.

La septième note de la gamme

De la sympathique Kadett aux prestigieuses Senator et Monza, sans oublier les fouguses Ascona et Mania, ainsi que les Reckord, Opel couvrait toutes les cylindrées, de 1200 cm³ à 3 litres et tous les échelons de vignettes, de 6 à 16 CV : une gamme bien conçue, complétée et renouvelée au fil des ans avec, notamment, l'adjonction de la traction avant sur tous les modèles des gammes petite et moyenne, exceptée la Mania, à vocation sportive, qui persiste dans la propulsion arrière, souvent fructueuse en compétition.

Pour couvrir tout le marché européen, il manquait cependant un maillon à cette chaîne. C'est pourquoi Opel, sous l'égide de General Motors, décidait dès 1979 d'investir près de 2 milliards de dollars dans la création d'un modèle de gabarit réduit (moins de 3,70 m) afin de prendre place sur un marché qui s'annonçait déjà très porteur. C'était voir juste lorsque l'on sait que les petites voitures représentent aujourd'hui 25,3 % de la commercialisation en Europe et 33 % pour la France, en quatrième position après le Portugal, l'Italie et l'Espagne. Avec de tels moyens, Opel pouvait mettre les bouchées doubles. Ce fut le cas avec la réalisation de quatre usines ultramodernes bénéficiant des derniers perfectionnements technologiques, et, notamment l'introduction de la robotique à de multiples stades de la production. Mais, avant d'en arriver là, le plus important était de définir la ligne de ce nouveau modèle — une petite voiture à vocation familiale — et de le baptiser. C'est en Allemagne, chez Adam Opel A. C., que le bureau d'études et de style exerce ses talents. Les premiers croquis présentaient deux propositions : une même voiture munie soit d'un hayon, soit d'un coffre, avec, bien entendu, un air de famille Opel identifiant d'emblée la marque. L'une et l'autre avaient leurs acheteurs potentiels, leurs raisons d'exister. Pourquoi choisir ? Après tout, les deux lignes de carrosserie Ascona ont chacune leurs adeptes... La Corsa deux ou trois volumes aura les siens.

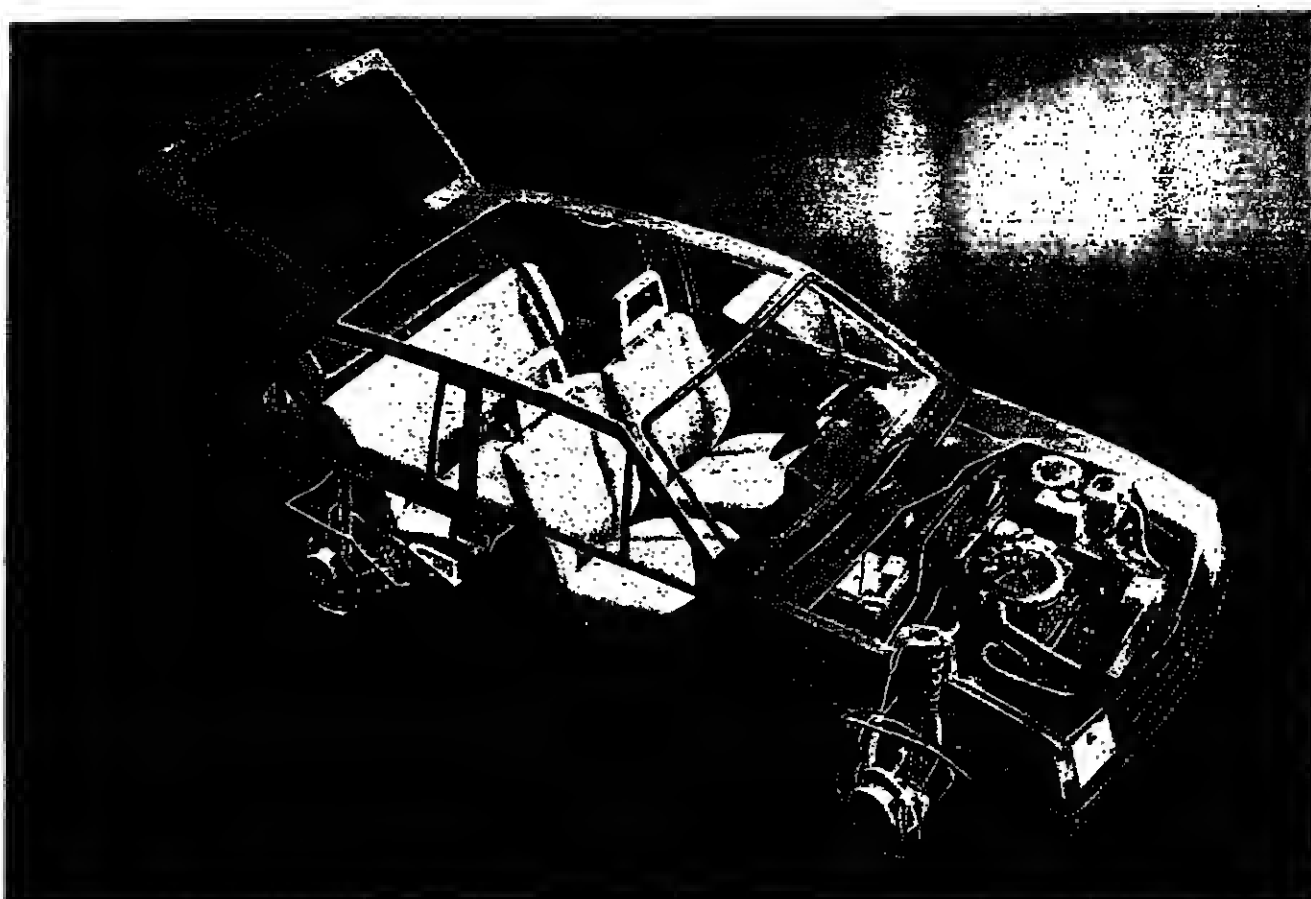
Le problème du nom se pose d'année en année avec plus d'acuité aux constructeurs. Chacun dépose ses projets, même s'ils ne sont pas utilisés, à seule fin de ne pas voir un jour une marque concurrente s'approprier un patronyme issu de son propre bureau d'études. Il faut donc trouver un nom qui ne souffre pas d'antériorité, qui donne bien dans toutes les langues et qui soit pourvu d'une charge affective positive.

« Corsa » répondait à tous ces critères. Ligne et nom, les deux pièces principales du puzzle étaient assemblées.

Une philosophie appliquée

Si d'un mot, l'on devait définir l'ensemble de la gamme Opel, ce serait « sérieux ». Quel que soit le modèle, rien n'est laissé au hasard et le souci primordial de ce constructeur a toujours été, reste et restera la qualité. D'une façon permanente, ses techniciens s'efforcent d'améliorer et de perfectionner les divers éléments des véhicules existants. Et comme le dit l'un des responsables de la firme : « Nous pensons dans le détail les solutions les plus éprouvées et nous utilisons constamment ce qui existe de mieux, par exemple les alliages ou encore notre système de suspension. Si ce n'est pas fracassant, c'est toujours probant ».

La Corsa n'échappe pas à cette règle. Elle bénéficie dès sa naissance de tous les atouts de ses grandes sœurs : moteurs transversaux ; coefficient de pénétration dans l'air - le



La Corsa deux volumes à hayon : 3,32 mètres d'espace et d'ingéniosité ; Capot très incliné, renflement des ailes pour accroître l'aérodynamisme. Sur la version sportive SR, spoiler avant et arrière déterminent un coefficient de pénétration dans l'air remarquable : 0,35, un bon moyen de concilier performance et économie.

fameux Cx — très bas (de 0,38 à 0,35 selon le modèle), assurant un remarquable aérodynamisme; poids réduit grâce à des tôles de haute résistance; suspension avant à roues indépendantes et suspension arrière avec barre stabilisatrice, comme sur la Kadett et l'Ascona; système de freinage à double circuit en diagonale avec servo-frein et régulateur évitant le blocage des roues... Avec de tels organes viraux, le nouvel acquéreur peut se dire qu'il n'aura pas à essuyer les nlâtres.

Une voiture sur mesure

Comme toutes les Opel, la Corsa sera véritablement une voiture « à la carte » (on ne dénombre pas moins

de trente-deux versions de la Kadett). Outre ses deux carrosseries — la Corsa deux portes avec hayon, 3,62 m de long, et la Corsa TR, deux portes avec coffre, 3,95 m, — elle est proposée en trois niveaux d'équipement, la Corsa, la Corsa L, la Corsa Berlina, plus un modèle sportif, la Corsa SR, avec hayon. Pour tous ces modèles, trois couleurs standards : blanc, vert, marron ; et, en option, un rouge brillant ou un rouge et un gris métallisés ; trois intérieurs en drap (beige, vert, rouge) ou vinyl (beige). On trouve même des garnitures, en velours sur la Berlina et des sièges baquet sur la SR. Aux trois niveaux d'équipement s'ajoutent trois niveaux de motorisation : 1 000, 1 200 et 1 300 cm³, un choix judicieux qui

correspond parfaitement aux divers usages que l'on peut faire de cette voiture.

Le moteur 1 000 cm³, 45 ch à 5 400 tours/minute, est de conception traditionnelle, avec une culasse en fonte, un arbre à cames latéral. Il a largement fait ses preuves sur l'ancienne Kadett (plus d'un million d'exemplaires produits). Astucieusement remanié, il répond aux nécessités actuelles de réduire la pollution et la consommation.

Économique à tous les niveaux

En concevant la Corsa, les ingénieurs d'Opel partaient du principe qu'ils créaient une voiture moderne, adaptée à son époque. Elle se devait d'être économique dans tous les domaines : prix de revient, consommation, entretien. C'est dans ce dernier qu'ils ont réussi un véritable tour de



La Corsa TR avec coffre : 3,95 mètres, une ligne classique pour cette petite berline familiale aussi élégante que fonctionnelle, soulignée d'une calandre typiquement Opel. La version berlina atteint les sommets du raffinement.

Le nouveau moteur 1 200 cm³, 54 ch à 5 600 tours/minute, se caractérise par l'application de techniques de pointe : culasse en alliage léger, arbre à cames en tête, allumage électronique, rattrapage hydraulique du jeu de soupapes notamment... Le moteur 1 300 cm³, 69 ch à 5 600 tours/minute, équipé Kadett et Ascona, a été recalibré pour la Corsa, avec adjonction de l'allumage électronique. Il est servi sur la SR par une boîte 5 vitesses. Sans entrer dans les détails, il est important de souligner que ces trois moteurs bénéficient d'un couple maximal sortant à bas régime, entre 2 200 et 3 800 tours/minute. La réputation de fiabilité des voitures Opel provient, en partie, de ce facteur.

force en se fondant sur l'expérience réussie de la Kadet et de l'Ascona. Comme elles, la Corsà n'exige de révision que tous les ans ou tous les 15 000 kilomètres, et de vidange que tous les six mois ou tous les 15 000 kilomètres. Nombreux sont les éléments qui échappent à cette révision puisqu'ils ne nécessitent aucun entretien : allumage électronique, batterie, jeu de soupapes, suspensions, direction à crémaillère, articulations.

Parallèlement, les interventions sur les pièces mécaniques demandent un minimum de temps de par leur facilité d'accès. On peut désormais examiner les freins par un « regard », en changer les garnitures sans purger le circuit, remplacer l'embrayage ou le différentiel sans déposer la transmission, remplacer aussi les phares sans outils de professionnel ou encore une seule des trois parties de l'échappement...

Avec ses éléments de tolérance boulonnés, la carrosserie peut être facilement redressée et réparée par sections, y compris les pare-chocs. Le traitement anti-corrosion, qui ne comprend pas moins de onze opérations, la met à l'abri de toute épreuve. Malgré toutes ces précautions, Opel offre une garantie totale d'un an et l'intervention, la première année, d'Euroservice Assistance.

Par acquies de conscience.

GROS PLAN SUR LA CORSA

Dimensions modèle deux portes (avec coffre) : longueur	3,95 mètres
Dimensions modèle deux portes (avec coffre) : largeur	1,51 mètre
Capacité du coffre	430 litres
Dimensions modèle trois portes (avec hayon) : longueur	3,62 mètres
Dimensions modèle trois portes (avec hayon) : largeur	1,53 mètre
Capacité du coffre	de 225 à 845 litres
Dimensions des pneus	145 SR 13
Capacité du réservoir d'essence (super)	42 litres

	Moteur 10 S	Moteur 12 ST	Moteur 13 SB
Puissance fiscale CV	4	5	5
Cylindrée cm ³	993	1196	1297
Puissance maxi. chevaux	45	54	69
Rapports boîte de vitesses	4	4	5
Vitesse maximum km/h	140	152	161
0 à 100 km/h secondes	19,5	16	13,5
Consommations à 90 km/h litres	5,2	5,1	4,7
A 120 km/h	7,2	6,7	6,3
En cycle urbain	7,9	8,7	8,8



La Corsa à claire-voie : quatre/vingt places tout confort, appuis-tête ajourés, sièges bien galbés, et, sous le capot, une grande facilité d'accès à tous les organes essentiels dont la plupart ne nécessitent aucun entretien.

**Petit volume,
grande capacité**

Mais qu'est-ce qu'une petite voiture robuste, fiable et performante si le manque de place et de bien-être fait de chaque kilomètre de bitume un chemin de croix ? Les organes mécaniques de la Corsa bénéficient de l'expérience de ses aînées, l'aménagement intérieur devait être spécifique ; les stylistes d'Opel se trouvaient confrontés à un nouveau problème : un minimum d'espace pour un maximum de confort. Partir tenu, parti gagné : la petite Corsa est une grande

VÉHICULES
UTILITAIRES

(Suite de la page 29.)

La faiblesse structurelle de R.V.I. reste sa pénalité sur le marché national. L'encadré ci-contre présente la répartition des immatriculations entre « étrangers » et nationaux, en France, en Allemagne fédérale et en Italie.

A ce handicap s'en ajoute un autre, financier celui-là : les lourdes dettes de la firme. Elle serait aujourd'hui de l'ordre de 37 ou 38 % du chiffre d'affaires.

R.V.I. a pu cependant consolider son capital ces derniers mois. Il doit recevoir ces prochains jours la dernière partie (309 millions de francs) de la dotation en capital qui lui avait été promise par son actionnaire, la régie Renault. Celle-ci se sera montrée plus généreuse que promis, puisque R.V.I. aura reçu non pas les 1 200 millions de francs annoncés, mais 1 400. Un temps lui est ainsi donné pour souffler...

ALPHONSE THÉLIER.

A VOIR
ET A SAVOIR

Mercedes, qui se porte bien, puisque, pour les six premiers mois de l'année 1982, on note une augmentation de la production de 11 % par rapport au premier semestre 1981, ne présente pas au Salon de Paris ce qui devrait constituer un grand événement pour la marque : sa « petite » voiture.

Si cette nouvelle berline, appelée « 190 » — tout dans la tradition de la firme allemande — est doré et déjà prête à plusieurs centaines d'exemplaires, Mercedes, faute de pouvoir servir sa clientèle, préfère encore attendre quelques mois pour la mettre dans les vitrines. On sait, en tout cas, qu'il s'agit d'une « compacte » de 4,42 mètres de long pour une largeur de 1,68 mètre. Elle pèse, à vide, 1 080 kilos pour une charge utile de 550 kilos. Le moteur 2 litres à essence permettra à cette voiture, dans sa version injection, d'atteindre 195 km/h. A l'avant, on trouve un essieu à jambes amortissantes et à déport négatif ; à l'arrière, on aura des bras multiples (5 par roue).

Le prix n'est naturellement pas fixé, mais il évoluera autour de 100 000 francs, ce qui prouve bien que Mercedes, si elle vise les conducteurs de voitures bas de gamme de sa production, s'attaque aussi, à son tour, à une clientèle qui ne lui était pas encore familière.

A côté des Polos coupés et de la G.T.I. 1800, Volkswagen présente au Salon le Golf 1800 GTD turbo diesel. Cette nouvelle version, équipée du moteur 1 588 cm³ suralimenté, donne une puissance de 70 ch à 4 500 t/m. Le couple monte à 13,6 MKg à 2 600 t/m. Et sa boîte est à cinq vitesses. Les vitesses sont données pour plus de 155 km/h. Cette nouvelle version de la Golf avait été présentée au Salon de Genève cette année.

Citroën ajoute désormais à sa gamme 1983 les « LNA II-E » et « RE » à moteur 4 cylindres économique.

Dans les autres catégories de modèles, la « Visa GT » remplace la « Visa II Super X », une « GSA XI » remplace la « GSA Club » et les « CX Reflex » et « CX Athena » changent pour devenir des « CX 20 » et « CX 20 TRE ».

Dans la même carrosserie du petit coupé Peugeot 104, la gamme « LNA » comprend toujours la modèle 2 cylindres 652 centimètres cubes dont la puissance fiscale n'est plus que de 3 CV au lieu de 4 et dont la consommation est encore réduite. Les nouvelles « LNA II-E » et « RE » reprennent le moteur 4 cylindres Peugeot-Renault de 1 124 centimètres cubes 75 CV fiscaux — 50 ch. Din qui équipe les « Visa » et « 104 », le modèle « RE » étant doté du treillage assisté d'un équipement plus complet.

La voiture expérimentale « Vera », fabriquée par Peugeot, a parcouru aux Etats-Unis, 830,244 km entre Detroit (Michigan) et Knoxville (Tennessee) en consommant seulement 2,57 litres de gazole au 100 km. Aux normes américaines, cela équivaut à 91,2 miles au gallon. L'expérience rapporte l'A.F.P., était contrôlée par un organisme officiel, l'American Testing Institute, et la voiture conduite par un journaliste d'une revue automobile. Un ordinateur installé à bord a aidé le pilote à conserver la meilleure rapport vitesse/consommation. Affrontant un fort vent de face et sous la pluie, le pilote a réalisé une moyenne de 53,097 km/h.

SUR LE FRONT DU PNEUMATIQUE

UNE GUERRE DE TITANS

Après avoir quitté l'Europe, Goodrich vient de se retirer du marché de la première monte et songe à abandonner le marché du remplacement pour se consacrer entièrement à ses activités chimiques — la firme est le numéro un mondial du PVC (polychlorure de vinyle).

General Tire ne réalise plus que 28 % de son chiffre d'affaires dans le pneu, la reste provenant de ses activités dans la communication (radio et télévision). Après avoir revendu tout son réseau européen à l'allemand Continental Gummi, Uniroyal s'est entièrement replié sur le marché américain. Il y conserve deux gros clients, General Motors, dont il est le principal fournisseur (36 %), et Ford (7 %). Mais la firme cherche à se refaire une santé dans l'agrochimie.

Trois petits fabricants, enfin, IRI, Mansfield et MacCreary ont jeté l'éponge. Seul Goodyear, doté de moyens puissants, a réussi à remonter le courant. Mais le numéro un mondial du pneu a dû, pour cela, déployer des efforts considérables, et, s'il est parvenu à conserver sa suprématie, sa rentabilité n'en a pas moins chuté. Pour 1981, la groupe d'Akron a annoncé un bénéfice de 260 millions de dollars. C'est un résultat inégalé dans l'histoire du groupe, mais qui ne dissimule pas quand même les séquelles laissées par la tempête, son montant dépassant seulement de 35 % celui enregistré en 1972, pour un chiffre d'affaires doublé dans la même période à temps à raison des deux tiers ou moins par la hausse des prix.

La déconfiture
des Européens

Pendant ce temps, de l'autre côté de l'Atlantique, les concurrents de Michelin ont connu eux aussi bien des déboires et les dix années écoulées ont été marquées par une succession de mariages ratés et des pertes colossales (plus de 10 milliards de nos francs).

En posture défensive, le Britannique Dunlop et l'Italien Pirelli se sont rapprochés en 1971 pour tenter d'acquiescer une taille garantie d'une certaine rentabilité. Peine perdue. Le mariage n'a pas résisté à l'épreuve du temps. Contraint de supporter une partie des pertes de son conjoint, accusé de ne pas jouer le jeu, Dunlop a demandé le divorce dix ans après, et l'a obtenu. Pirelli est désormais entièrement occupé à se reconstruire dans les câbles (64 % de son chiffre d'affaires désormais), ne maintenant dans le pneu qu'une activité haut de gamme (pneu taille basse) et de réparation.

Unlop, dont les affaires sont toujours aussi brillantes, a revendu ses dernières plantations d'hévéas en Malaisie. On murmure que le groupe britannique envisagerait de se retirer du marché européen pour recentrer ses activités sur les pays en voie de développement.

En Allemagne, plusieurs fois eu bord du gouffre, Continental Gummi et Phoenix Gummi ont à maintes reprises tenté, mais sans succès à cause de la loi sur les cartels, d'unir leur sort. Phoenix a finalement déclaré forfait pour se consacrer au caoutchouc industriel, comme l'autre firme allemande Metzeler. Et Conti, pour résister aux assauts de Michelin, s'est efforcé, en se modernisant, d'élargir le champ de sa clientèle (rachat du réseau Uniroyal en 1979). Il a même fait prendre le contrôle de Klüber, fraîchement racheté par l'Etat autrichien et son principal actionnaire la Creditanstalt Bankverein de Vienne.

Dans ce paysage de désolation, Michelin, fort de ses positions et de sa technologie, a essayé la tempête sans trop courir le risque. La vieille dame de Clermont-Ferrand est même parvenue à étendre son influence, notamment en R.F.A. et en Espagne, et aux Etats-Unis naturellement, pour passer de la quatrième à la deuxième place mondiale. Sans la persistance de la récession, elle aurait gardé la tête haute.

Mais les surcapacités et le gonflement des stocks, les enfants du marnage, lui ont porté un coup assez rude. En 1981, pour la première fois depuis l'après-guerre, Birendum a enregistré une lourde perte consolidée : 290 millions de francs (662 millions pour la manufacture), perte bien supérieure en réalité à la mesure où elle ne tient pas compte des résultats négatifs de Klüber, repris presque en totalité faute de prétendant.

Durant ces années terribles et plus encore aujourd'hui à l'heure du redéploiement et de la montée en force du japonais Bridgestone, les grands manufacturiers occidentaux

ont fait et font feu de tout bois pour leur survie.

La guerre fait rage sur le front des prix, en raison principalement du surabondance des stocks. En Europe, où, en plus, la dumping axé par les pays de l'Est exerce ses effets, d'importants rabais sont consentis sur le marché du remplacement.

C'est encore bien plus outre-Atlantique. C'est littéralement le couteau que les manufacturiers s'affrontent sur ce marché, le plus grand du monde (13 milliards de dollars tous produits confondus), enjeu d'une bataille de titans, car encore sous-radiatisés (à peine plus de 60 %). La lutte est d'autant plus âpre qu'elle se déroule dans le cadre d'un réseau de distribution constitué à plus de 50 % par des revendeurs indépendants.

Elle est particulièrement chaude sur le marché des pneus poids lourds, déprimé comme celui des pneus tourisme par la crise automobile, mais vivace dans sa version radiale et ainsi livré à la loi de la jungle. Goodyear le maîtrise difficilement, mais Michelin la tient solidement en main avec une part de 42 % (certains donnent 75 %) dans le créneau du radial, pour 22 % seulement à son rival américain. Des écarts de prix de 30 à 40 % n'y sont pas rares.

Mais cette guerre des prix ne constitue pas une fin en soi et les fabricants de pneus savent pertinemment qu'ils n'en sortent pas forcément grand gagnant, même Michelin, dont tout le monde s'accorde pourtant à reconnaître la suprématie dans la qualité des produits.

L'important est de progresser en première monte chez les constructeurs, et les manufacturiers s'efforcent activement à cette tâche. C'est le premier axe de leur combat. Mais un combat qui tourne au duel Michelin-Goodyear, ou Goodyear-

tant comme de beaux diables pour les conserver. Michelin a déjà réussi à pénétrer chez Ford, dont il est devenu le premier fournisseur (36 %) — un exploit, quand on songe que Goodyear et Firestone comptent pour 24 % chacun environ dans les livraisons de pneus faites à ce constructeur, — et chez Volkswagen of America (60 %). Mais il n'arrive pas à décrocher Goodyear solidement installé chez Chrysler (70 %) et chez American Motors (100 % hors Renault). Son arrivée chez General Motors est encore trop fraîche pour connaître les résultats de son incursion. Bien que très accroché, Michelin ne parviendra sans doute pas à déboulonner Uniroyal (36 %) et Goodyear (22 %). Mais tout porte à croire qu'il entame sérieusement, avec son grand rival, les positions détenues par Goodrich (8 %) et General Tire (18 %).

Dernier succès en date de Michelin : son entrée en première monte chez le constructeur de camions hyper-tours Patarbuit.

La voie étroite
de l'innovation

Mais outre-Atlantique non plus il ne faut pas sous-estimer les efforts faits par Bridgestone. Le numéro un japonais du pneu (60 % du marché nippon) équipe déjà à domicile toutes les voitures japonaises exportées aux Etats-Unis, soit 80 % des véhicules de tourisme étrangers arrivant outre-Atlantique. 12,7 % du marché américain. Cette percée est inquiétante, quand on sait que Honda s'installe dans l'Ohio, que Toyota est en pourparlers pour ouvrir, lui aussi, une usine de voitures aux Etats-Unis et que Bridgestone, qui plus est, est comme Michelin parvenu à capter 10 % environ du marché américain des pneus poids

lui, de réduire de 6 % la consommation d'essence.

Continental Gummi explore les mêmes terrains que ses concurrents. Ses séries 315/80 R 22,5 EO et 315/75 R 24,5 EO offrent des avantages proches, analogues ou semblables, mais en tout cas pas réaffectation décisifs pour réduire la consommation. Inconvenient : ces pneus demandent des jantes plus grandes.

Bref, jusqu'ici nul n'est encore réaffectant parvenu à mettre au point le pneu universel, devenu la chimère des temps modernes. Si l'amélioration du confort n'est pas un véritable casse-tête en soi, s'agissant de l'abaissement de la résistance au roulement, indispensable pour réduire la consommation, les manufacturiers sont limités dans leur champ d'investigation par un ardu problème de stabilité. De fait, à mesure que cette résistance faiblit, la stabilité diminue. Ce problème, il va donc leur falloir le résoudre. Goodyear n'a pas encore dévolé son jeu et prépare peut-être l'événement. D'une certaine manière, le géant américain l'a déjà créé aux Etats-Unis en lançant, voici cinq ans, le premier pneu toute saison. Le succès fut immédiat, à telle enseigne que Goodyear a récidivé récemment en améliorant la formule et fait un malheur avec ses modèles Tempo et « Arriva ». Un malheur, qui lui a quand même coûté 25 millions de dollars de publicité à la télévision (50 % de toute la publicité faite sur les petits écrans des Etats-Unis pour les mérites de telle ou telle marque).

L'avantage du pneu toute saison est d'éviter aux automobilistes de rechauffer leurs véhicules deux fois par an. Ces derniers ont dû être sensibles à l'argument, puisque les ventes de pneus neige ont chuté à 15 % du marché américain occupé par ce produit, taux qui, selon les prévisions, devrait plus que doubler d'ici cinq ans.

Preuve irréfutable que la filière est bonne : Michelin, qui avait raté le coche, va à son tour commercialiser de l'eau sur le feu du pneu radial toute saison.

Dernier sursis
pour la roue de secours

Sans doute ce pneu ne résout-il pas lui non plus tous les problèmes. Mais il est adapté aux conditions climatiques souvent rigoureuses des Etats-Unis. L'Europe, avec des saisons moins marquées, n'est pas encore prête, semble-t-il, à l'accueillir. C'est le sentiment du moins qui prévaut dans la profession. Ce qui ne vaut pas dire que ce produit n'y ait pas un avenir. En attendant, de ce côté de l'Atlantique, une mini-révolution se prépare. L'événement a été constitué cette année par l'accord conclu entre Unlop et Michelin, les ennemis héréditaires, sur un nouveau standard millimétrique de jantes et de pneus. Une demande d'officialisation a été déposée auprès de l'Organisation technique européenne de normalisation des pneus et des roues. Ce standard allie les technologies mises au point par les deux groupes pour accroître la sécurité en cas de crevaisson ou de dégonflage subit. C'est-à-dire la jante TR de Michelin pour pneu TRX et le système Oneloc, conçu par Unlop pour son pneu Onovo, qui permet de rouler à plat.

Le but avoué est d'offrir aux constructeurs, comme à l'automobiliste, la possibilité de monter indifféremment sur les véhicules des pneus des deux marques. En fait sacrément, chefs de file dans la fabrication des jantes, Dunlop et Michelin, en réunissant leurs forces, cherchent tout bonnement à imposer leurs normes aux autres manufacturiers, contraints, bon gré, mal gré, de leur emboîter le pas. Si tel était le cas, ce serait une excellente affaire pour l'un et l'autre.

Mais, au-delà de l'aspect commercial de cette opération, il apparaît qu'une telle standardisation pourrait bel et bien préfigurer la sortie de nouveaux modèles permettant l'élimination de la roue de secours, vieux rêve caressé par les constructeurs pour alléger la charge des véhicules. En dormant le coup d'envoi à cette fabrication, Michelin-Dunlop gagneraient assurément une bataille, mais ne nécessairement la guerre que se livrent les géants du pneu. La concurrence veille et tous les coups sont bons. Dans tous les cas, rien ne semble devoir stopper l'irrésistible élan des deux leaders — Michelin et Goodyear — dans leur course effrénée à la conquête du monde, ni celui de leur challenger, Bridgestone, qui, dans l'ombre, fourbit ses armes. Des trois, cependant, la firme française paraît la plus vulnérable avec ses problèmes financiers aggravés par Klüber. Le marché américain fera la différence. Comme le fait remarquer Alain Jeunhomme dans son ouvrage Michelin, un siècle de secret, « les Etats-Unis pourraient bien être son Eldorado ».

A moins, conclut l'auteur, qu'ils ne soient son tombeau... »

A. O.

Les principaux fabricants mondiaux

	Chiffre d'affaires (en milliards de F)	Part de l'activité en %	Chiffre d'affaires (en milliards de F)
1. Goodyear (E.U.)	63	82	51,8
2. Michelin (Fr.)	31,3	95	29,7
3. Firestone (E.U.)	4,4	70	21,25
4. Bridgestone (Jap.)	19,3	80	15,5
5. Dunlop	17,4	55	12,1
6. Continental (Allemagne)			
7. Pirelli (R.F.A.)	9	70	6,3
8. Europ	7,6	46	3,5

(1) Taux de change utilisés : dollar : 6,9 F ; 100 yens : 2,67 F ; 1 000 livres : 4,97 F ; deuschmark : 2,78 F ; livre : 1,19 F.

Michelin, avec l'affaiblissement d'une concurrence, qui, nous l'avons vu, perd progressivement pied, avec en arrière-plan la menace japonaise.

Les luttes d'influence sont serrées.

Michelin est maître chez lui (plus de 60 % du marché français), équipé Citroën à 100 %, Peugeot-Talbot à 50 % et Renault à 34 %. Il entend le rester, mais ne peut quand même pas empêcher Goodyear de progresser lentement mais sûrement. En cinq ans, la groupe américain a porté son taux de pénétration sur le marché national de 9 % à 11 % grâce aux parts perdues par Klüber à Dunlop. Le même phénomène se reproduit à l'échelon européen. Là aussi Michelin domine (38 % du marché), mais parvient difficilement à écartonner son avance. Goodyear, surtout, mais également Continental, renforcé d'Uniroyal, comblant peu à peu les vides causés par les raplis de Klüber et Dunlop.

Les statistiques font défaut pour apprécier avec exactitude la position des groupes américain et allemand. Mais en première monte et remplacement, on peut évaluer à un peu plus de 10 % la part de Goodyear et à près de 12 % celle de Continental-Uniroyal, les gains pour l'un et l'autre étant de l'ordre de 4 % à 5 % à l'espace de cinq ans.

Ce duel acharné ne doit cependant pas faire oublier le japonais Bridgestone qui, suivant l'habitude tactique de l'escargot employée par les entreprises du pays du Soleil-Levant, est parvenu à ouvrir une tête de pont sur le Vieux Continent (0,5 % du marché). A l'avenir, les grands ne devront pas négliger ce niveau encore peu dangereux, mais qui s les dents longues. Ses dirigeants n'ont-ils pas l'ambition de le porter à la troisième place mondiale ?

Le face-à-face
Goodyear-Michelin

Les Etats-Unis sont aussi le théâtre d'un combat écharné pour la conquête de nouveaux marchés. Là encore, Michelin et Goodyear sont face à face. Avec 30 % du marché, la groupe d'Akron est le leader incontesté, mais doit se battre comme un lion pour barrer la route à la firme de Clermont-Ferrand. L'objectif des deux géants est de grignoter les parts détenues par les plus faibles, surtout Goodrich (22 %) et General Tire (16 %), qui se débattent pour

Volvo, la dynamique automobile

La Volvo 760 GLE représente un investissement de quatre milliards de francs. « Conçue et construite pour les automobilistes les plus exigeants, cette berline de très haute qualité va nous permettre de prendre une place dans le seul secteur porteur du marché : le haut de gamme », explique Hakan Frisinger, président du Volvo Car Corporation.

Jan Wilsaard, styliste Volvo, s'appuyant sur les études ordinaires, les résultats en soufflerie et les bandes d'essais du célèbre centre de sécurité Volvo, a su dégager pour ce modèle des lignes tendues et aérodynamiques qui en font la personnalité. « Nous nous sommes efforcés, précise-t-il, de donner à la Volvo 760 GLE une silhouette nouvelle tout en lui gardant un air de famille. Nous avons aussi cherché une utilisation maximum de l'espace intérieur, une sécurité sans faille et une aérodynamique propice au silence et aux économies d'énergie. » Paris tenu !

La Volvo 760 GLE est aussi une grande routière avec des caractéristiques de conduite sûres et une tenue de route irréprochable. L'inter-réaction de tous les éléments du châssis a été soigneusement étudiée et modifiée dans ce but : nouvelle suspension arrière à guidage constant, amortisseurs à correction automatique d'assiette, direction assistée associant un contrôle du bout des doigts à une bonne sensation de la route, freinage assisté sans défaut. Tous ces facteurs contribuent à la sécurité dynamique de cette Volvo. Sa stabilité directionnelle en est la preuve.

L'ergonomie au service du conducteur

L'environnement du conducteur a été conçu avec soin. La visibilité est totale. Les angles morts sont rares et faibles. Légèrement incurvé en arc de cercle autour du conducteur, le tableau de bord laisse les commandes à portée immédiate de la main. Cadres et autres éléments de contrôle sont facilement reconnus. Étonnamment larges, les sièges avant offrent un nombre infini de réglages. Non seulement ils se déplacent d'avant en arrière, mais leur assise peut être montée ou descendue. Inclinaison, les dossiers apportent un dernier raffinement en plus de leurs appuis-tête incorporés : un réglage de cambrure. Ainsi, ils s'adaptent à tous les dos. Enfin, ils sont dotés d'un chauffage

Surprenant groupe Volvo, un nom latin (je roule), un passeport suédois, un dynamisme irrésistible. Né en 1927 à Göteborg, Volvo est aujourd'hui la trentième entreprise d'Europe. En France, ce groupe occuperait la cinquième place. Société privée, cotée en Bourse, Volvo annonce régulièrement des bénéfices depuis sa création. Malgré la crise, ceux-ci sont remarquables : 1,4 milliard de francs en 1981, et encore plus pour le seul premier semestre 1982 : 1,5 milliard.

Ces dernières années, les futurologues et autres stratèges condamnent à terme les constructeurs produisant moins de deux millions d'automobiles. Ces constructeurs, en 1982, connaissent des difficultés : Volvo tire son épingle du jeu. Énergiquement dirigé

électrique incorporé intervenant automatiquement quand la température de l'habitacle est inférieure à 14° centigrades.

Autre exemple du confort raffiné de la 760 GLE : le contrôle climatique automatique (VACC). On sélectionne la température voulue à l'intérieur de la voiture, le système sophistiqué de surveillance la maintient trois cent soixante-cinq jours par an.

L'âme d'une voiture, c'est son moteur et sa transmission. Avec la 760 GLE, Volvo propose trois choix de moteurs. Au moteur V6, tout en aluminium, s'ajoutent un six cylindres turbo-diesel et un quatre cylindres turbo-essence avec refroidissement d'air à l'admission, allumage et carburateur entièrement électroniques. Ce dernier moteur ne sera disponible qu'à partir de 1983. Ces trois moteurs apportent tous des performances remarquables. Produits en France par Volvo, les six cylindres en V développent 156 chevaux. Ils font passer la voiture de 0 à 100 km/h en dix secondes. Présenté au Salon de Paris, le six cylindres turbo compressé développe 109 chevaux : il fait de la 760 GLE la berline Diesel la plus rapide du marché : 0 à 100 km/h en treize secondes. Vitesse maximum sur circuit : 170 km/h. Consommation : 9,4 litres aux 100 à 120 km/h. Le moteur quatre cylindres turbo-compressé annonce des résultats sportifs : 0 à 100 km/h en huit secondes, plus de 200 km/h...

La Volvo 760 GLE dispose soit d'une boîte de vitesses automatiques avec overdrive (donc quatre rapports), soit d'une boîte manuelle à quatre rapports plus

overdrive. L'overdrive ou surmultiplicateur réduit de 20 % le régime moteur, d'où abaissement du niveau sonore et diminution d'usure. Surtout, il réduit la consommation de 20 à 10 % selon les conditions de conduite. Éléante, sûre, efficace, la 760 GLE est le résultat de la longue expérience automobile de Volvo.

3 200 000 kilomètres d'endurance

Avant d'être mises en production, les Volvo 760 GLE ont été essayées sur une distance équivalente à quatre-vingts tours du monde. Elles ont été malmenées dans la chaleur torride des déserts américains et australiens pour tester la climatisation et certaines pièces de plastique ou de caoutchouc. Le fonctionnement des moteurs a été vérifié jusqu'à 4 000 mètres d'altitude dans les Rocheuses et celui des freins dans les Alpes. La Floride et le Texas avec leur climat brûlant, le Canada et le Grand Nord scandinave avec leurs froids intenses ont été visités pour contrôler refroidissement, chauffage, démarrage, etc. Ces tests à grande échelle sont indispensables car ces conditions ne peuvent être créées en laboratoire. De même, des essais dans différents milieux urbains ont été organisés à San Francisco, Los Angeles et New-York parce que les données de la circulation dans ces villes ne peuvent être reproduites sur ordinateur. Enfin, les autoroutes allemandes ont permis de contrôler les essais menés sur la piste de Volvo à Göteborg — une ville dont le climat marin est une épreuve redoutable pour les carrosseries.

par Pebr Gyllenhammar, Volvo entretient une activité automobile intense et largement bénéficiaire à partir d'une production de trois cent mille voitures. Parallèlement, ce constructeur réussit une diversification originale. Volvo est impliqué dans l'ensemble des moyens de transport : camions, autocars, autobus, véhicules de travaux publics, moteurs marins et réacteurs d'avion. Volvo participe également au programme de la fusée Ariane. On retrouve encore le groupe Volvo dans le secteur pétrolier (30 % du chiffre d'affaires), dans l'ingénierie de pointe et dans l'alimentaire.

La voiture demeure l'activité essentielle du groupe : lancée cette année, la Volvo 760 GLE en est la preuve.

Parallèlement, la série 240 poursuit une carrière brillante. Etouffée avec l'arrivée récente d'un moteur Diesel six cylindres, donnant 150 km/h sur circuit, puis d'un turbo Diesel capable, dans les mêmes conditions, d'atteindre 190 km/h, cette série représente l'essentiel de la production et des ventes de Volvo.

Les 240 sont le « cheval de bataille » de la marque. Elles offrent un rapport qualité, performances, économie et prix difficile à retrouver ailleurs. Volvo est convaincu de la fiabilité de ses voitures.

La longévité d'abord. Selon les statistiques de plusieurs pays européens, aucune autre berline ne peut prétendre à pareille espérance de vie. Celle-ci s'établit à dix-neuf ans et demi en Suède !

La sécurité ensuite. Dynamique ou passive, elle est l'unité de référence des constructeurs du monde entier. A tel point que les critères Volvo ont été repris par l'administration américaine de la sécurité routière qui impose ces mêmes normes à Detroit.

L'équipement enfin. Contrairement à beaucoup de constructeurs, Volvo propose des modèles tout équipés plutôt qu'une foule d'options qui sont autant de suppléments coûteux. Ainsi la 240 GLE avec son moteur de 2,3 litres, développant 144 chevaux, ses sièges cuir, sa direction assistée, ses glaces et rétroviseurs électriques offre un remarquable rapport qualité/prix. La bonne tenue des Volvo 240 sur le marché de l'occasion fait de cette série une valeur de placement.

Le break 240 représente une part très importante de la production : quatre-vingt

mille unités en 1982. Ce break est disponible en version turbo, capable de performances sportives (0 à 100 km/h en neuf secondes) et de performances familiales (sept places assises !). Il explique la communication de Volvo : « Elle double le plaisir. » Volvo, deux voitures en une !

A l'occasion du Salon de Paris, Volvo modifie cette série en lui apportant une nouvelle calandre et un nouveau capot. Toujours au Salon, Volvo présentera la dernière-née de la série 340/360 : la 360 GLT.

Équipée d'un « deux litres » à injection électronique et d'une toute nouvelle boîte à cinq rapports, cette petite Volvo venue des usines de Hollande a une vocation sportive confirmée par ses possibilités : 0 à 100 km/h en dix secondes et demi, vitesse maximum sur circuit : 180 km/h.

« C'est une petite bombe avec beaucoup de place aux coudes », s'est exclamé un journaliste en l'essayant.

Sur les douze mille Volvo achetées cette année par les Français, 70 % appartiennent à la série 340/360. Véritable gamme dans la gamme, elle est disponible avec deux types de carrosserie (trois ou cinq portes), trois types de boîtes (automatique, quatre vitesses ou cinq vitesses), deux moteurs de base, chacun disponible dans encore une autre version, et un nombre étonnant de variantes dans la finition et l'équipement de base.

La France se découvre une passion pour Volvo, chaque année, le nombre d'immatriculations est en progression.

En retour, Volvo multiplie ses achats de composants de tout ordre dans l'Hexagone. On constate qu'en 1981 Volvo a d'ailleurs largement plus acheté à la France (1,4 milliard) qu'il ne lui a vendu (0,9 milliard). Ces achats représentent dix mille emplois pour l'industrie française. Ces échanges dégagent un bénéfice pour la balance commerciale de la France.

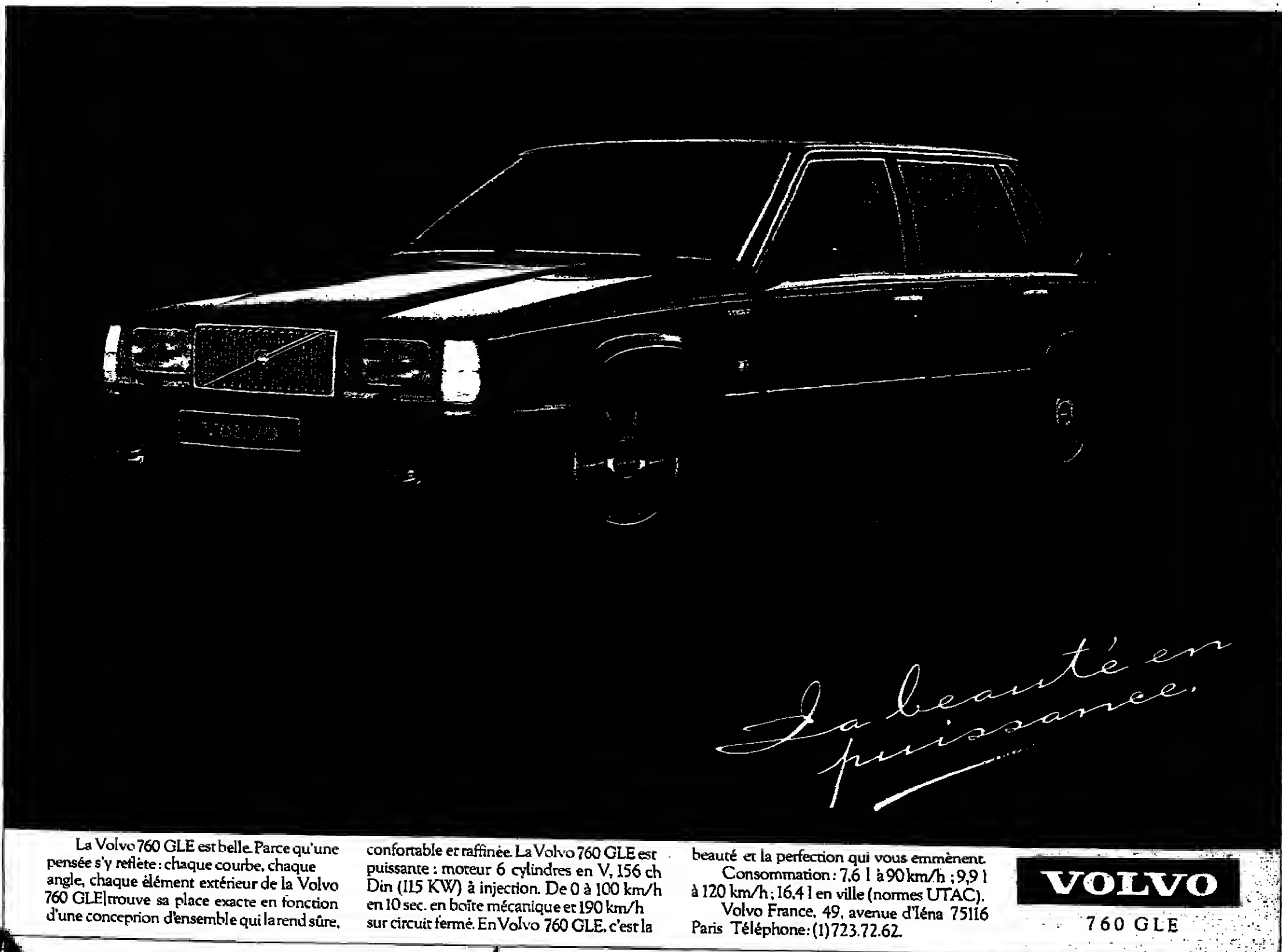
Les « volvoïstes » ont d'eux-mêmes une double perception qui correspond parfaitement au caractère de la marque.

Rationnels et responsables, ils attendent la qualité, le confort et la sécurité.

Émotionnels, ils veulent une voiture originale et des performances.

Les Volvo répondent à leurs attentes : 340, 360, 240 ou 760 GLE.

ÉRIC ROMÉAN.



La beauté en puissance.

La Volvo 760 GLE est belle. Parce qu'une pensée s'y reflète : chaque courbe, chaque angle, chaque élément extérieur de la Volvo 760 GLE trouve sa place exacte en fonction d'une conception d'ensemble qui la rend sûre, confortable et raffinée. La Volvo 760 GLE est puissante : moteur 6 cylindres en V, 156 ch Din (115 KW) à injection. De 0 à 100 km/h en 10 sec. en boîte mécanique et 190 km/h sur circuit fermé. En Volvo 760 GLE, c'est la beauté et la perfection qui vous emmènent. Consommation : 7,6 l à 90 km/h ; 9,9 l à 120 km/h ; 16,4 l en ville (normes UTAC). Volvo France, 49, avenue d'Iéna 75116 Paris Téléphone : (1) 723.72.62.

VOLVO
760 GLE

ÉQUIPEMENT

RÉGIONS

P.T.T.

AU CONSEIL DES MINISTRES

Les nominations à la direction générale des postes

Comme nous l'indiquions, le conseil des ministres du 29 septembre a, sur proposition du ministre des P.T.T., procédé aux nominations suivantes à la direction générale des postes :

M. Guy Mayné, inspecteur général, directeur des services postaux, est nommé directeur de la production ; M. Jean Michaud, inspecteur général, directeur des centres financiers et informatiques, est nommé directeur de la promotion ; M. Georges Dupeyron, inspecteur général, directeur de l'équipement et des transports, est nommé directeur de la logistique ; M. Alain Proffit, ingénieur général des télécommunications, directeur de l'action communale, est nommé directeur de la prospective et des affaires internationales ; M. Alain Hespel doit être nommé ultérieurement directeur des finances.

Né le 23 avril 1923 à Paris, dans le 14^e arrondissement, diplômé de l'école nationale supérieure des P.T.T., M. Guy Mayné a fait toute sa carrière à partir de 1944, dans les postes. Affecté à la direction des postes de la région parisienne en 1972, il sera nommé directeur de la région parisienne en 1978, le 1^{er} janvier 1979, et sera nommé directeur de la direction générale des postes en 1982, le 1^{er} janvier 1983.

Né le 14 mai 1923 à Béziers, en Hérault, M. Jean Michaud est diplômé de l'école nationale supérieure des P.T.T. et du centre des hautes études administratives. En 1952, il est nommé conseiller technique au cabinet

du secrétaire d'Etat en 1957, il est affecté l'année suivante à la direction générale des télécommunications (D.G.T.). Secrétaire général de la Caisse nationale des télécommunications en 1971, il est nommé directeur général de la D.G.T. en 1977. Directeur général de France Télévision en 1979, il est nommé directeur des télécommunications en 1982, le 1^{er} janvier 1983.

Né le 22 juillet 1924, M. Georges Dupeyron est diplômé de l'école nationale supérieure des P.T.T. En 1953, il est nommé directeur des installations puis chef du bureau du budget des télécommunications en 1972, responsable du service de l'exploitation téléphonique et télégraphique pour la région parisienne en 1974. Affecté à la direction de la production des télécommunications en 1979, il devient directeur technique au cabinet du ministre des P.T.T. en juillet 1981. Il était, depuis mars 1981, directeur de l'équipement et des transports à la D.G.T.

Né le 28 septembre 1924 à Maza, dans la Sarthe, ancien élève de l'école polytechnique et de l'école nationale supérieure des P.T.T., M. Alain Proffit a fait une partie de sa carrière au Centre national d'études de télécommunications (C.N.E.T.), notamment dans les secteurs de l'information, de la coopération et des échanges. Au début de 1982, il avait été nommé directeur de l'action communale à la D.G.T.

Né le 27 février 1949 à Montigny-sur-Seine, ancien élève de l'ENSA (promotion Charles de Gaulle), M. Alain Hespel est auditeur de 1^{re} classe (1972 à 1978) puis conseiller référentaire à la Cour des comptes. Adjoint au directeur général des postes en 1979, il devient, en octobre 1981, chef du service du budget, de la planification et de la comptabilité à la D.G.T.

CARNET

Mariages

M. et Mme Jacques Gassan, M. et Mme Pierre Mue, sont heureux de faire part du mariage de :

Kathelin et Jean-Luc, le 3 octobre 1982, Ambassade de France à Lusaka (Zambie), 205, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, 17, impasse de la Coopération, 46130 Brethencourt.

Décès

Mme Jean Chadapeux, Mme Marie-Claire Ravel, et ses enfants, ont le regret de faire part du décès de leur :

époux, père et grand-père, M. Jean CHADAPEUX, le 29 septembre 1982.

Le crématorium religieux sera célébré, le vendredi 1^{er} octobre, à 14 heures, au cimetière de Saint-Jacques (Yvelines).

« Les Magnoliers », Les Metz, 73350, Joux-en-Joux.

— Lyon. M. le président-directeur général, Le conseil d'administration, l'ensemble du personnel de Laboratoire, ont le regret de faire part du décès de :

M. Charles KUFFEL, cofondateur de la Société, survenu le 27 septembre 1982, à Antibes.

— Les éditions Flammarion ont le regret de faire part du décès de leur collaborateur :

JOSEPH NOVAKOVIC-PRADERIE, directeur de Flammarion Médias, Sciences, survenu le 24 septembre 1982, (le Monde du 30 septembre).

— Mme Jean-Jacques Bouhach, Alain Bouhach, Agnès Bouhach, Mme Louis Bouhach, M. et Mme Edith Weil, Mme Robert Bouhach et ses enfants, Danielle et Michel (Jérusalem), ont le regret de faire part du décès de :

M. et Mme Roger Weil et leurs enfants, Mme Jacques Bloch-Bouhach, Mme Eugénie Bloch-Muller et ses enfants, M. et Mme Claude Zippel et leurs fils, M. et Mme Georges-Henri Willard et leur fille, ont la grande douleur de faire part du décès de :

M. Jean-Jacques ROUBACH, chevalier de la Légion d'honneur, survenu le 28 septembre 1982, dans sa cinquante-neuvième année.

Leur époux, père, fils, grand-père, oncle, neveu et cousin.

Les obsèques auront lieu, le vendredi 1^{er} octobre, Réunion à 10 h 45, à la porte principale du cimetière du Père-Lachaise.

La famille s'excuse de ne pas recevoir.

32, rue Saint-James, 92000 Neuilly-sur-Seine.

— La direction, Les cadres, Les collaborateurs du groupe I.E. PROFIT, ont la grande douleur de faire part du décès de :

M. Jean-Jacques ROUBACH, chevalier de la Légion d'honneur, président du directeur, Les obsèques auront lieu, le vendredi 1^{er} octobre, Réunion à 10 h 45, à la porte principale du cimetière du Père-Lachaise.

Si fleurs ni couronnes.

ENVIRONNEMENT

AUX « JOURNÉES » DU P.S. A SAINT-NAZAIRE

La mer est un « outil de travail » avant d'être un lieu de loisirs

De notre envoyé spécial

Saint-Nazaire. — C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique.

Mais le littoral constitue aussi pour certains régions un atout décisif dans leur développement : qu'elles soient méditerranéennes ou atlantiques, ces régions veulent naturellement en tirer profit et gérer ces « éléments » à leur guise, et l'on ne voit pas de la mer, par exemple, à Dunkerque et au Cap d'Agde.

Ces contradictions entre les exigences d'une politique nationale et les réalités régionales (qu'accentue la mise en œuvre de la décentralisation) ont été au cœur des débats qui ont marqué les journées nationales du littoral, réunies, sur l'initiative du parti socialiste, les 25 et 26 septembre à Saint-Nazaire.

Devant une centaine de militants du P.S., M. Louis Le Penec, ministre de la mer, a fait le point des travaux de préparation de la loi sur le littoral, qui intéresse aussi au premier chef les ministères du Pien et de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du logement, de l'environnement.

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Penec. Après avoir indiqué que la mer n'est pas un « outil de travail », il a souligné que 600 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendent directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires), « et il faut en avoir conscience », a-t-il dit, « est très important de substituer à l'urbanisme littoral un système d'aménagement fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace », a ajouté M. Le Penec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée « comme un outil et un lieu de travail », ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements « devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit ». Puis — « même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement ».

« C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique ».

DÉCENTRALISATION

LA RÉFORME DU STATUT DES GRANDES VILLES

Les conseillers du maire de Paris

critiquent sévèrement le projet gouvernemental

M. Jean-Claude Gaudin, député de Marseille, président du groupe parlementaire de l'U.D.F., devrait être présent, le 5 octobre, à la réunion de presse organisée par MM. Jacques Chirac, maire (R.P.R.) de Paris et Francisque Collomb, maire (non inscrit) de Lyon à propos de la réforme du statut des grandes villes élaborée par le gouvernement (« le Monde » du 28 septembre).

La veille, le conseil municipal de Lyon et le conseil de Paris auront été convoqués en session extraordinaire par leur maire.

Pour préparer cette réunion les conseillers du maire de Paris ont longuement étudié le projet de loi de réforme du statut de la ville transmise le 27 septembre, au Conseil d'Etat, par M. Jean Colonna, chargé de mission auprès de M. Chirac, à l'exposé devant la presse quelques-unes de leurs conclusions.

Cette disposition du projet de loi, selon M. Colonna, « est la partie ouverte à toutes les dénégations de la part des maires d'arrondissement, quelle que soit leur couleur politique. La moindre affaire locale pourra donc être montée en épingle, et de telles initiatives se multiplient, le

conseil de Paris siège en permanence ». A titre d'exemple donné par le conseiller de M. Chirac : c'est le conseil de Paris qui décidera des moyens financiers à répartir entre les arrondissements. En cas de conflit entre l'assemblée municipale et le conseil d'arrondissement, c'est le Conseil d'Etat qui tranchera en fixant le montant de la dotation. Pour cela plusieurs critères ont été retenus : l'importance démographique de l'arrondissement, le nombre d'équipements locaux à gérer et la composition socio-professionnelle de la population. Ce dernier critère est le plus contesté dans l'entourage du maire, où l'on estime « que la logique communale est basée sur le nombre de contribuables et non sur des ratios socio-professionnelles ».

Dernière question : que penser de la loi électorale ? Dans son article 6, elle précise : « Quand un secteur municipal comporte plusieurs conseils d'arrondissement (c'est notamment le cas à Paris et à Marseille), les conseillers municipaux et les conseillers d'arrondissement élus dans ce secteur se répartissent entre les conseils d'arrondissement dans la limite des sièges à pourvoir pour chaque catégorie, les élus de la liste ayant obtenu le plus grand nombre de voix indiquent, dans l'ordre de présentation de la liste, le conseil d'arrondissement dans lequel ils entendent siéger. Les élus des autres listes procèdent ensuite à ce choix, dans la même condition, en fonction du nombre de voix obtenues ».

Dans l'article suivant, la loi indique : « Le choix des élus s'exerce dans les huit jours qui suivent l'élection du maire d'arrondissement. Lorsqu'un ou plusieurs élus n'ont pas exercé leur choix dans ce délai, les sièges vacants sont pourvus par voie de tirage au sort par le maire ».

« Ce tirage au sort », estime M. Colonna, « est une grave première dans le code électoral. Ainsi l'électeur ne saura pas pour qui il vote puisque la répartition par arrondissement ne sera pas connue à l'avance. » — J. P.

LYON : des élus socialistes demandent la fin d'une « situation anormale »

Correspondance

Lyon. — Installés sur des chaises, autour d'une table de caïennais, au milieu du hall d'accueil de la mairie de Lyon, ont été reçus, le 29 septembre, trois conseillers municipaux socialistes lyonnais, M. Gérard Collomb, Lucien Durand et Claude Bernardin, ont réuni le 29 septembre une conférence de presse insolite.

En ce qui concerne le débat sur le statut de la ville de Lyon, il s'agit pour eux d'illustrer une situation anormale qui dure depuis six ans et qui oblige les élus de cet arrondissement à « squatter » la mairie pour y recueillir la presse.

Après avoir dénoncé le système actuel qui « prime les élus de gauche de postes d'adjoints d'arrondissement et les exécutifs des organismes importants comme les conseils d'administration des offices H.L.M. ou des Hospices civils de Lyon », M. Gérard Collomb, député du Rhône, a estimé que « la future décentralisation représentera une économie de gestion en même temps qu'une meilleure représentation

de la population ». Il a regretté aussi que M. Francisque Collomb, sénateur et maire de Lyon, ait refusé sa proposition de participer à un débat sur FR3, et s'est déclaré prêt à débattre, le cas échéant, avec M. Michel Noir, député R.P.R. du Rhône.

Enfin, au sujet de la campagne de pétitions lancée par M. Francisque Collomb et M. Michel Noir auprès des Lyonnais afin de dénoncer le projet gouvernemental, M. Gérard Collomb a déclaré : « Il s'agit d'une course de vitesse engagée à l'extérieur de la majorité lyonnaise pour savoir qui sera le meilleur candidat. Ce sont des manœuvres de politique politicienne qui rompent avec la tradition lyonnaise ».

DES PANNEAUX TRÈS POLITIQUES

(De notre correspondant régional.)

Lyon. — « Il ne s'agit absolument pas d'une machine de guerre contre quiconque. Les messages seront essentiellement d'ordre pratique... Sur le plan politique nous saurons nous méfier de l'effet boomérang d'une propagande sans contenu ». Ces propos de M. André Soulier, adjoint au maire, responsable de l'information, en avril 1981, peu avant l'installation de 25 panneaux lumineux « d'information municipale », méritent d'être rappelés aujourd'hui.

Depuis le 21 septembre les panneaux diffusant le journal électronique lyonnais proposent un message du « citoyen et maire. Première page : « Sauvons Lyon. Le maire de Lyon appelle tous les Lyonnais à renvoyer la carte qu'ils trouvent dans leur boîte aux lettres ». Deuxième page : « Comme Paris, Lyon est menacé. Si vous refusez l'incendement de votre ville, écrivez-moi, Francisque Collomb ». Tous les contribuables lyonnais seront-ils sensibles à ce message qui n'a rien d'une information pratique ?

Les élus communistes ont réagi. Le secrétaire de leur groupe au conseil municipal, M. Jean Proff, réclame un « droit de réponse » sur le thème : « Soutenir le nouveau statut démocratique pour Lyon ». De son côté, M. Gérard Collomb, député et conseiller municipal (P.S.), s'est élevé, dans une lettre ouverte au maire, contre l'usage des panneaux lumineux malgré l'engagement solennel qu'il avait fait de ne pas utiliser la ville et les deux autres, Paris et Lyon.

MARSEILLE : FRONT UNI DE L'OPPOSITION

L'opposition U.D.F. et R.P.R. à Marseille, à propos du projet de réforme du statut de la ville, parle de « véritable charcutage électoral ».

M. Jean-Claude Gaudin, député U.D.F. des Bouches-du-Rhône et qui sera candidat aux élections municipales à Marseille, estime que ce projet « traduit une volonté d'éclatement de la commune et une remise en cause des pouvoirs du conseil municipal ».

M. Hyacinthe Santoni, député R.P.R. de Marseille, parle, lui, d'un « chef-d'œuvre de basses manœuvres politiciennes » et dénonce « le froid cynisme du ministre de l'Intérieur et de la décentralisation (le Monde du 28 septembre). Mme Vincent a formé des réserves, toutefois, sur le regroupement des seize arrondissements de Marseille en six secteurs et sur la disparité ainsi introduite entre cette grande ville et les deux autres, Paris et Lyon.

C'ÉTAIT UNE ÉCOLE EN CORRÈZE...

Les nées après les autres, les écoles de villages fermaient leurs portes en Corrèze. Encore heureux de maintenir en bon état la commune avec son aile mairie et bien souvent sa classe unique. A Alloues, 350 habitants, le conseil municipal a du se résoudre, ces dernières années, à mettre définitivement en vacances les écoles des hameaux de Brochet et de St-Laurent. Il n'y avait plus d'enfants, mais que faire des murs ? Fallait-il élever la porte du cours moyen ? Si, dans la plupart des communes, les écoles privées d'enfants devaient des locaux vides pour élever les trois cents élèves de la commune, à Alloues, les bâtiments scolaires des hameaux de Brochet et de St-Laurent ont trouvé une autre vocation.

L'une des écoles accueille un couple qui, depuis trente ans, fabrique des marionnettes, des puppets et met en scène des divertissements avant d'aller les produire sur la route boussolée des écoles de France.

L'autre école est occupée depuis 1979 par un jeune ébéniste, Folko de Barr. Ce dernier, adepte de livres pour enfants, est devenu ébéniste par amour de la Corrèze. Après deux mois de stage intensif, il a installé à Brochet son atelier. Là, il fabrique des jouets de bois qu'il commande quel-ques-uns des trois cents matériaux de la ville de Paris. Voilà trois ans que cette aventure a commencé. Trois ans depuis qu'une école désaffectée dans un village de Corrèze a pris à cœur de faire les récréations heureuses des petits Français. — A. G.

Listes de Mariage AUX TROIS QUARTIERS

TENNIS

— Entraînements tous les jours, tous les niveaux.

— 6 courts couverts aux portes de Paris.

Tél. 345.22.20

PROTENNIS

21, Bd Pasteur - 75012 PARIS

Protennnis joue avec adidas

GRAVEUR

depuis 1840

Cartes de visite

Invitations

Papiers à lettres de prestige pour Sociétés

Ateliers et Bureaux : 41, Passage des Panoramas

7500 PARIS

Tél. : 236.94.83 - 236.96.45

Reg. Comm.

الاحوال

INFORMATIONS « SERVICES »

RÉTROMANIE

BIENNALES DES ANTIQUAIRES A PARIS

Les clients à devises fortes font la loi

Onzième Biennale internationale des antiquaires à Paris : plus de trois cent mille visiteurs sont attendus au Grand Palais par les cent vingt exposants dont les stands sont disposés parmi des jardins automnaux. Dès les premiers jours, les transactions ont été très actives. Au dire des antiquaires, les meilleurs acheteurs sont cette année les Américains qui, avec un dollar à plus de 7 francs, ont pu acquérir meubles, objets et tableaux de très grande valeur, dépassant parfois le million de francs. D'autres acheteurs à monnaie forte, Allemands et Suisses, se montrent également d'excellents clients. Non sans que les ventes à l'étranger des objets de plus de cent ans soient stimulées par une exhortation de la T.V.A.

Les acheteurs français se contentent d'antiquités plus modernes, tels que meubles régionaux, pendules, instruments scientifiques, monnaies anciennes, art populaire. Succès également pour les stands d'Extrême-Orient aux objets d'une grande beauté et aux tapis et tapisseries de la plus haute qualité. Enfin le stand arts-déco, dernier style admis au Palais, attire et étonne par la variété et l'originalité des meubles proposés. Le stand des libraires-experts de France est également très fréquenté, et les visiteurs se penchent avec curiosité sur les vitrines d'autographes où ils peuvent lire des lettres manuscrites des rois de France, de M^{me} de Maintenon, de La Pompadour, d'Appolinaire, de Balzac, de Rousseau, de Zola ou de Freud.

Grande activité également du côté de la boutique où les prix sont limités de 500 F à 10 000 F pour les objets (mais pas tous jours justifiés par la qualité) et à moins de 25 000 F pour les meubles. Cette première Biennale au régime socialiste a semblé-t-il ramener le sourire chez les antiquaires.

GERSAINT.

* Ouvert tous les jours de 11 heures à 23 heures et le dimanche de 10 heures à 20 heures. Jusqu'au 10 octobre.

CALENDRIER D'OCTOBRE

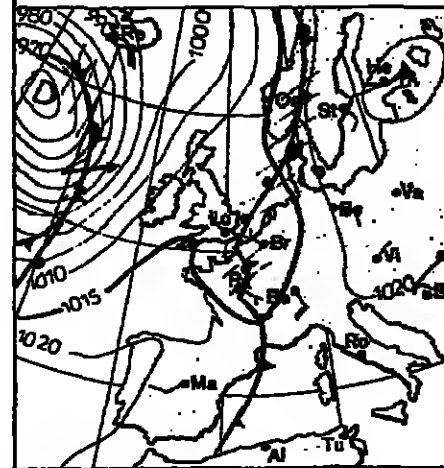
Salons d'antiquités (A) et foires à la brocante (B)

PARIS (B) : Foire à la ferraille et aux jambons, jusqu'au 3 octobre ;
ILE DE CHATOU (B) : Foire à la brocante et aux jambons, jusqu'au 3 octobre ;
GRAND PALAIS PARIS (A) : la onzième Biennale internationale des antiquaires, avec les décorateurs et la haute joaillerie de France, est ouverte jusqu'au 10 octobre (tous les jours 11 heures-23 heures ; entrée : 25 F ; gratuite pour les enfants de moins de huit ans accompagnés ; métro : Champs-Élysées-Clemenceau) ;
THONVILLE (B) : 2-3 octobre (AB) ;
ALBI (B) : 2-4 octobre (AB) ;
BESANCON (B) : 2-10 octobre (A) ;
JARZÉ (B) : 3 octobre (B) ;
NANTES (A) : 7-11 octobre (A) ;
REIMS (B) : 7-11 octobre (A) ;
BORDEAUX-PESSAC (B) : 17 octobre (AB) ;

FOUGÈRES (B) : 9-10 octobre (B) ;
BRACIEUX (B) : 9-11 octobre (B) ;
CHATEAUBOUX (B) : 9-11 octobre (A) ;
AUX-SUR-VIENNE (B) : 9-10 octobre (AB) ;
AUX-LES-BAINS (B) : 9-13 octobre (AB) ;
ROUEN (B) : 9-17 octobre (A) ;
PARIS (piscine Deligny) : 15-24 octobre (B) ;
AUXERRE (B) : 16-18 octobre (A) ;
MARSEILLE (B) : 20-25 octobre (A) ;
EVRY-II (B) : 21-30 octobre (AB) ;
CHARTRES (B) : 22-25 octobre (AB) ;
ARLES (B) : 23 octobre-2 novembre (A) ;
ALLENCON (B) : 25-31 octobre (AB) ;
ORLÈANS (B) : 28 octobre-1^{er} novembre (A) ;
EVREUX (B) : 29 octobre-1^{er} novembre (A) ;
LAVAL (B) : 30-31 octobre (AB) ;
LE TOUQUET (B) : 30 octobre-2 novembre (A) ;

MÉTÉOROLOGIE

SITUATION LE 30-9-82 A 0 h G.M.T.



PRÉVISIONS POUR LE 1^{er} OCTOBRE A 0 HEURE (G.M.T.)

Evolution probable du temps en France entre le jeudi 30 septembre à 0 heure et le vendredi 1^{er} octobre à 24 heures : La perturbation pluvio-orageuse qui évoluait sur la France ces deux derniers jours s'éloigne rapidement vers l'est, tandis qu'une dorsale en voie de développement par le sud-ouest dirige la partie active d'une nouvelle perturbation atlantique vers les îles Britanniques.

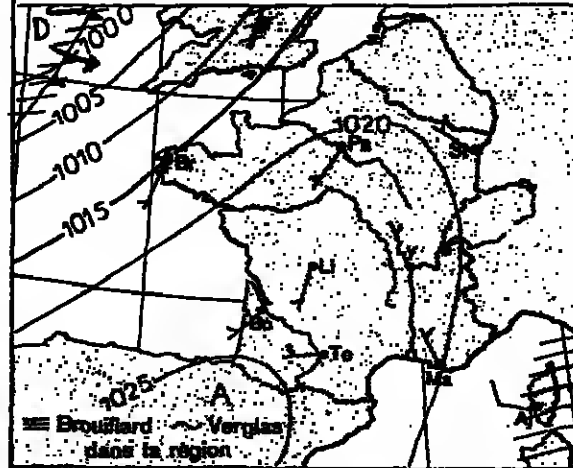
Vendredi, des résidus pluvio-orageux seront encore observés le matin sur la Corse ; sur les autres régions, les formations de brumes, brouillards et nuages bas seront nombreuses. Au cours de la matinée, la nébulosité restera importante de la Bretagne à la Normandie et aux Flandres, mais l'après-midi des éclaircies apparaîtront en toutes régions et seront prédominantes au sud de la Loire. Les vents seront faibles, et les températures minimales avoisineront 11 à 14°C près des côtes de la Manche et de l'Atlantique, 9 à 12°C dans les régions de l'intérieur, 13 à 17°C près de la Méditerranée. L'après-midi, les températures seront agréables et comprises entre 20 et 25°C du nord au sud.

La pression atmosphérique réduite au niveau de la mer était à Paris, le 30 septembre à 8 heures, de 1016,6 millibars, soit 762,5 millimètres de mercure.

Températures (le premier chiffre indique le maximum enregistré au cours de la journée du 29 septembre ; le second, le minimum de la nuit du 29 au 30 septembre) : Ajaccio, 27 et 15 degrés ; Biarritz, 19 et 14 ; Brest, 18 et 11 ; Bourges, 24 et 13 ; Caen, 17 et 12 ; Cherbourg, 15 et 11 ; Clermont-Ferrand, 24 et 14 ; Dijon, 22 et 14 ; Grenoble, 25 et 14 ; Lille, 21 et 13 ; Lyon, 24 et 14 ; Marseille-Marganne, 25 et 17 ; Nancy, 22 et 11 ; Nantes, 18 et 11 ; Nice-Côte d'Azur, 24 et 16 ; Paris-Le Bourget, 21 et 13 ; Pau, 17 et 13 ; Perpignan, 23 et 17 ; Rennes, 18 et 11 ; Strasbourg, 22 et 12 ; Tours, 20 et 13 ; Toulouse, 24 et 15 ; Pointe-à-Pitre, 31 et 25.

Températures relevées à l'étranger : Alger, 28 et 21 degrés ; Athènes, 29 et 16 ; Berlin, 23 et 11 ; Bonn, 23 et 13 ; Bruxelles, 22 et 14 ; Le Caire, 34 et 24 ;

PRÉVISIONS POUR LE 1^{er} OCTOBRE A 0 HEURE (G.M.T.)



Les Canaries, 24 et 20 ; Copenhague, 19 et 14 ; Dakar, 33 et 27 ; Djibouti, 30 et 24 ; Genève, 20 et 13 ; Jérusalem, 26 et 14 ; Lisbonne, 22 et 14 ; Londres, 13 et 6 ; Luxembourg, 20 et 13 ; Madrid, 17 et 12 ; Moscou, 16 et 8 ; Nairobi, 25 et 16 ; New-York, 22 et 14 ; Palmar-de-Majorque, 28 et 17 ; Rome, 28 et 17 ; Stockholm, 13 et 10 ; Téhéran, 34 et 24 ; Tunis, 31 et 21.

(Document établi avec le support technique spécial de la Météorologie nationale)

JOURNAL OFFICIEL

Sont publiés au Journal officiel du jeudi 30 septembre :

DES DÉCRETS

● Portant création d'un système de fabrication des titres de séjour des étrangers.

● Modifiant le décret du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et portant approbation d'une convention passée entre l'Etat, le Syndicat des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français.

● Modifiant le décret du 30 août 1957 portant fixation du statut pénal des personnes de la catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts.

● Autorisant la création par Electricité de France de deux tranches de la centrale nucléaire de Nogent dans le département de l'Aube.

DES ARRÊTÉS

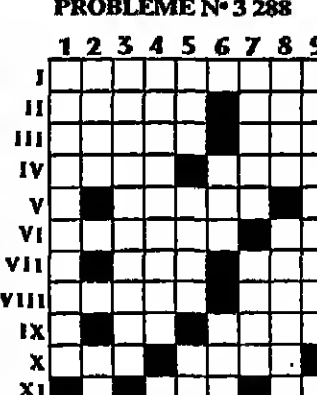
● Portant institution d'une agrégation d'éducation physique et sportive.

UNE LISTE

● Liste des candidats déclarés titulaires du brevet de préparation militaire supérieure.

MOTS CROISÉS

PROBLÈME N° 3 288



HORIZONTALEMENT

1. Important personnage né pendant la Renaissance et très en vue au cours de la Restauration. — II. Naît avec le cœur et meurt avec les sens. Charges progressives. — III. Unités d'un système métrique ayant le pied comme base de calcul.

Nom d'un chien. — IV. Nom d'un James et prénom d'un Martin de l'écran. Pour courir le monde en est un excellent exemple. — V. Le France. — VI. Elle est administrée avec un évident souci de correction. Début d'une belle séquence. — VII. Personnel. Buisson de couchés. — VIII. Effets de surchauffe. Ne fait pas honneur au chef qui l'accueille. — IX. Initiales du compositeur de *Chevalier à la rose*. Distributrice de « jets ». — X. Somme avant poursuite. Eau salée dans le désert. — XI. Poids lourd. Permet d'avoir de jolis traits.

VERTICALEMENT

1. Rendez-vous d'affaires. — 2. N'est pas la plus onéreuse quand on la dit chère. Sa hauteur rend certains passages difficiles. — 3. Fabricants d'héroïne sans relation avec la French-connection. — 4. Font très mauvais effets. — 5. Un saint Jean-Baptiste y procéda à de nombreux baptêmes. Ses nappes sont bordées de galons. Participe passé. — 6. Prit la direction du Sud pour finalement se rendre au Nord. Manifeste souvent sa mauvaise humeur pour des clous. — 7. Loin de se montrer courants. Son fil appelait souvent la couture après en avoir dénoué. — 8. Insulter un forlissant. Obtint un fauteuil à l'Académie sous un nom qu'il donna à un fauteuil. — 9. Prix de remontrance pour asthmatiques.

Solution du problème n° 3 287

Horizontalement

I. Moustachu. — II. Antérieur. — III. Ici. Is. — IV. Sol. Ports. — V. Irisé. Ur. — VI. Ternies. — VII. Otaries. — VIII. Taire. SAR. — IX. Etres. Eut. — X. Rée. Rani. — XI. Est. Auer.

Verticalement

1. Massicotier. — 2. On. Or. Tâtée. — 3. Utilitaires. — 4. Sec. Serre. — 5. Triperies. — 6. AI. NÉ. Ra. — 7. Ce. Ruisseau. — 8. Hultre. Aune. — 9. U.R.S.S. Serir.

GUY BROUTY.

POUR HOMMES FORTS SEULEMENT

Si vous êtes fort, très fort (jusqu'à 135 de ceinture), un magasin de l'avenue George-V vous propose des costumes, vestes, blazers, pardessus spécialement conçus pour vous. Importés d'Angleterre. DORIAN GUY, 36, avenue George-V, de 9 h 30 à 19 heures. Fermé le lundi matin. Face hôtel George-V.

PARIS EN VISITES-

SAMEDI 2 OCTOBRE

« La crypte de Notre-Dame », 14 h 30, parvia côté préfecture, M^{me} Schmidt.

« Le Marais », 15 h, hall métro Châtelet-Vendôme, M^{me} Allaz.

« Musée du costume », 15 h 10, avenue Pierre-I^{er}-de-Serbie, M^{me} Bachiller.

« L'Institut de France », 15 h, devant l'Institut qui Cont, M^{me} Bouquet des Chaux.

« Eglise Saint-Stéphane et Saint-Pierre de Chaillot », 15 h 5, rue Georges-Bizet, M^{me} Pennec.

« Hôtel de Sully », 15 h 62, rue Saint-Antoine, M^{me} Vermeersch (Caisse nationale des monuments historiques).

« Hôtel Gouthière », 15 h 6, rue Pierre-Bullet (Approche de l'art).

« Musée de l'Assistance publique », 15 h 47, quai de la Tourneille (Arcus).

« Jardins et cours de Montmartre », 15 h, métro Lamarck-Caulaincourt (Arcus et curiosités de Paris).

« Rue d'Aboukir, Cour des miracles, Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle », 15 h 15, 19, rue de Cléry, M^{me} Barbier.

« Les impressionnistes au Musée du Jeu de Paume », 14 h 30, hall d'entrée, M^{me} Raguenet (Casse de Paris).

« La Sorbonne », 15 h 46, rue Saint-Jacques, M^{me} Moutard (Connaissance d'ici et d'ailleurs).

« Le bourg Saint-Germain-des-Prés », 15 h, devant l'église, M^{me} Czorny.

« Hôtels de la rue du Bac, Jardin des missions étrangères », 15 h, devant Saint-Thomé-d'Aquin, M^{me} Ferrand.

« Le vieux Montparnasse », 15 h, 100, rue d'Assas, M^{me} Hager.

« Hôtel de Mondragon », 15 h 3, rue d'Antin, M^{me} Isabelle Haullier.

« Grands hôtels de l'île Saint-Louis », 15 h 3, quai d'Anjou (Histoire et archéologie).

« Saint-Germain-des-Prés, jardins et vestiges de l'abbaye », 15 h, métro Mabilon, M. Jaslet.

« Notre-Dame de Paris », 14 h 30, métro Cité (Lutèce-visites).

« La Seine et ses vieux ponts », 10 h 30, 20 h 30, Théâtre du Châtelet (Paris autrefois).

« Le vieux faubourg Saint-Antoine », 15 h, métro Faidherbe-Chaligny (Ré-surrection du passé).

« Vieux quartiers de l'île de la Cité », 14 h 30, métro Pont-Neuf, statue Henri IV, M^{me} Rouman.

« Tombes célestes du Père-Lachaise », 14 h 45, métro Père-Lachaise (Tourisme culturel).

« Marais inconnu, abbaye Maubuisson », 14 h 30, 2, rue de Sévigné (Le Vieux-Paris).

« Du côté de Nogent », 15 h, avenue de Joliette, sortie R.E.R., M^{me} Garcia.

« Maison de la Région d'honneur à Saint-Denis », 15 h, portail basilique, M^{me} Boileau.

« Passages et jardins de la montagne Sainte-Geneviève », 15 h, église Saint-Médard, J-C Pennec (Paris et son histoire).

« Hôtel Biron », 15 h 77, rue de Valenciennes (Visages de Paris).

CONFÉRENCES

14 h 45, 60, boulevard Latour-Maubourg. « La Norvège » (Recontre des peuples) (audiovisuel) et 17 h 45 « La Suède ».

15 h, Palais de la découverte, avenue Franklin-Roosevelt, G. Chapoutier : « Mémoire, comportement animal et cerveau ».

15 h 9, rue Pierre-Nicole, M. Schmitt : « A l'aube d'une ère nouvelle » (Mouvement du Graal).

JEUX

BRIDGE : LES CHAMPIONNATS DU MONDE. — Cinquante-cinq nations participeront, du 1^{er} au 18 octobre, aux championnats du monde de bridge à Biarritz. Pour la première fois, y participent la République populaire de Chine, la Roumanie, les Emirats arabes unis et le Koweït.

Le Monde

Service des Abonnements
 5, rue des Tilleuls
 75427 PARIS - CEDEX 09
 C.C.P. Paris 4207-23

ABONNEMENTS

3 mois 6 mois 9 mois 12 mois

FRANCE-D.O.M.-T.O.M.
 273 F 442 F 611 F 780 F

TOUS PAYS ÉTRANGERS
 PAR VOIE NORMALE
 533 F 942 F 1 391 F 1 820 F

ÉTRANGER

(par mandat postal)

1 - BELGIQUE-LUXEMBOURG
 PAYS-BAS
 313 F 522 F 731 F 940 F

2 - SUISSE, TUNISIE
 386 F 647 F 949 F 1 230 F

Par voie aérienne

Tarif sur demande.

Les abonnés qui paient par chèque postal (trois virements), voudront bien joindre ce chèque à leur demande.

Changements d'adresse définitifs ou provisoires (deux semaines ou plus) : nos abonnés sont invités à formuler leur demande une semaine au moins avant leur départ.

Joindre le dernier bande d'envoi à toute correspondance.

Veuillez avoir l'obligeance de régler tous les sous propres en capitaux d'imprimerie.

loterie nationale

LISTE OFFICIELLE DES SOMMES À PAYER
 TOUS CUMULS COMPRIS AUX BILLETTS ENTIERS

TRANCHE DES VENDANGES

TRANCHE	FINALES ET NUMÉROS	SOMMES À PAYER	TRANCHE	FINALES ET NUMÉROS	SOMMES À PAYER
1	821 171 391 2 301 1 261 11 801 327 311	300 300 300 2 000 7 000 10 000 1 000 000	5	81 763	10 200
2	7 12 267 992 1 422 20 442	100 300 400 600 2 100 10 100	6	296 926 8 716	300 300 2 000
3	63 021 1 563 47 839	200 300 7 000 10 000	7	47 485 1 618 37 744 179 998	200 300 2 000 10 200 4 000 000
4	328 4 488	300 2 000	8	409 469 329	300 300 300
5	63 999 3 299 6 525 83 839 76 799	200 300 2 000 2 000 10 000 10 000	9	0	100
			0	110 710 820 880 990 6 450 40 240 86 120	100 600 500 600 600 2 100 10 100 10 100

PROCHAIN TIRAGE LE SAMEDI 2 OCTOBRE 1982

TRANCHE DU PRIX DE L'ARC DE TRIUMPHÉ À ALFORTVILLE (Yvelines)

LOT 2 14 16 23 32 34

TIRAGE N° 71 NUMÉRO COMPLÉMENTAIRE 5

PROCHAIN TIRAGE LE 4 OCTOBRE 1982 VALIDATION JUSQU'AU 1 OCTOBRE APRÈS-MIDI

LOTTERIE NATIONALE - TRANCHE DES VENDANGES 1982 - N° 40

ARLEQUIN

RESULTATS OFFICIELS DU TIRAGE N° 61

DU 29 SEPTEMBRE 1982

Finale et numéros

Les sommes à payer sont indiquées tous cumuls compris pour un billet entier

1

Tous les billets terminés par 1 gagnent 70 F dans toutes les séries

33

Tous les billets terminés par 33 gagnent 500 F dans toutes les séries

Numéros gagnants dans toutes les séries

717

0177 1177 2177 3177 4177 5177 6177 7177 8177 9177

0711 1711 2711 3711 4711 5711 6711 7711 8711 9711

0771 1771 2771 3771 4771 5771 6771 7771 8771 9771

0028 1028 2028 3028 4028 5028 6028 7028 8028 9028

0082 1082 2082 3082 4082 5082 6082 7082 8082 9082

0208 1208 2208 3208 4208 5208 6208 7208 8208 9208

0280 1280 2280 3280 4280 5280 6280 7280 8280 9280

0802 1802 2802 3802 4802 5802 6802 7802 8802 9802

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

0820 1820 2820 3820 4820 5820 6820 7820 8820 9820

ARLEQUIN

RESULTATS OFFICIELS DU TIRAGE N° 61

DU 29 SEPTEMBRE 1982

Finale et numéros

Les sommes à payer sont indiquées tous cumuls compris pour un billet entier</

Le Monde

culture

CINÉMA

« LE MARQUIS S'AMUSE » DE MARIO MONICELLI

La farce du charbonnier

Qu'il ait ou non existé, au dix-septième, dix-huitième, dix-neuvième siècle — les historiens italiens, nous dit-on, ne sont pas d'accord sur ce point, — le marquis Onofrio del Grillo, aristocrate romain qui considérait la vie comme une farce, est devenu un personnage de légende. Son florissant empire s'est effondré. Mario Monicelli et ses scénaristes y ont puisé pour bâtir un récit picaresque, qu'ils ont situé à Rome dans les années 1800, à l'époque où une partie de l'Italie est occupée par les troupes de Napoléon, le pape arrêté, les États pontificaux annexés à l'Empire.

Construits en une suite de sketches, le film se fixe dans sa deuxième partie sur l'histoire la plus célèbre du marquis : découvrant qu'un charbonnier est son sosie, il lui fait prendre sa place dans son palais, au sein de sa famille. Le charbonnier croit rêver, puis s'habitue, jusqu'au moment où l'histoire tourne mal.

Les exploits du marquis épousent le cours des événements politiques. Garde noble et cavalier secret du pape, il entretient avec celui-ci une sorte de complicité, même quand il le berne. Ses farces, parfois cruelles, sont des leçons données au pouvoir en place et à sa propre caste.

Bien que le film fasse souvent rire, on ne peut le définir comme une

« comédie à l'italienne », mais plutôt comme une satire mordante de la Rome obscurantiste, conservatrice, rétrograde, traversant une tempête à laquelle elle résiste farouchement. Du progrès révolutionnaire pressenti par del Grillo, Rome ne retient que la guillotine. Les extravagances du marquis font éclater les conventions, les rites, les mesquineries d'une société arrêtée dans le temps. Certaines envolées dramatiques de la mise en scène (pour l'arrestation du pape, entre autres), l'utilisation superbe de la couleur, affinent le style de cette chronique d'époque, où, jusqu'au pied de l'échafaud, la farce est une défense contre tous les abus du pouvoir. Il y a de la grandeur dans le personnage de Pie VII — incarné par Paolo Stoppa — lui-même victime d'un de ces abus : Alberto Sordi joue le marquis avec une fantaisie très détachée, un cynisme de surface et une force intérieure étonnante. Il donne un sens concret, démystificateur, aux actes empruntés à la légende. Dans le rôle du charbonnier Gasparino, il en fait un peu trop, comme s'il voulait se rattrapper d'une composition plus sobre que d'habitude.

JACQUES SICLIER.

* Voir les films nouveaux.

DANSE

Le Ballet de Washington aux Champs-Élysées

Qu'est-ce qui a bien pu inciter Jean Robin à inaugurer son vingtième Festival international de danse avec le Ballet de Washington ? Il s'agit d'une troupe médiocre et condamnée à la rester puisqu'elle est vouée à danser exclusivement les œuvres du jeune Choo San Goh dont le talent de chorégraphe est nul.

Quel que soit le style choisi — classique, néo-classique, contemporain, — ses ballets ne sont qu'une accumulation de clichés. Étranger à toute idée de composition ou de tempo musical, il déploie ses danseurs comme des soldats en manœuvre et n'hésite pas, dans *Fives*, à lancer simultanément cinq couples sur orbite comme un jongleur chinois, jouant avec des assiettes. C'est la

danse réduite à son caractère le plus tristement décoratif.

Le succès que Choo San Goh remporte actuellement aux États-Unis peut s'expliquer par le manque de nouveaux chorégraphes, mais l'on frémit à lire dans le programme qu'il est considéré comme un des successeurs possibles de Balanchine, quand il est, à tous points de vue, l'anti-Balanchine.

Peters Martins et Heather Watts — invités — ne sont pas au mieux de leur forme. Le Corsaire qu'ils interprètent — très approximatif pour lui, et propre, sans plus, chez elle — nous laisse irrémédiablement avec le sentiment d'une soirée perdue.

MARCELLE MICHEL.

* Théâtre des Champs-Élysées, 20 h 30.

« Esoterik Satie »

AU CASINO DE PARIS

Salle bien parisienne, mardi soir 28 septembre au Casino de Paris, pour la première représentation de *Esoterik Satie*, « fantaisie sérieuse » de Lorca Massine. Nous en parlons d'expérience, car, obligeamment placé de guinguois aux mezzanines, nous n'avions que le spectacle à contempler.

Entre deux épaules prostrées sur le rebord du balcon, nous avons bien

« Louis Gauthier-Vignal, historien de la Renaissance, est mort à l'âge de quatre-vingt-trois ans. Il a publié, notamment, des ouvrages sur Macédoine, Erasme et Pie de la Mirandole.

[Lorca Massine-Vignal, qui était aussi romancier et poète, fut un familier de Marcel Proust. Il a écrit sur l'auteur de la Recherche un essai intitulé *Proust comique et intime* (éd. Laffont).]

■ ERRATUM. — C'est Peter Meven qui tenait le rôle du prince Grémin dans *Eugène Onéguine* (Le Monde du 29 septembre) et non Peter Grémine.

aperçu de-ci de-là quelques aigrettes de ballerines, et, émergeant à temps régulier, les hauts-de-forme de figurants ou le melon et la barbe du pauvre Satie lui-même (quand ils sautaient), mais, pour le reste, comme nous répugnons au torticolis, le spectacle consistait dans la pantomime du pianiste manipulant les célèbres petites pièces esotériques que traduisaient sur une bande lumineuse des sentences après lesquelles les vers de Metelinkoff étaient énoncés comme de l'eau de roche.

Frustration scénique d'autant plus regrettable que Lorca Massine, fils du grand Leonide des Ballets russes, est le dynamique maître d'œuvre du ballet de l'Opéra de Rome, venu se produire pour un mois à Paris. A revoir, que non pas, à voir !

O. M.

* Casino de Paris, 20 h 30.

théâtre gérard philipe saint-denis

28 septembre - 24 octobre

intrigue et amour kabale und liebe

de schiller

mise en scène jean-marie simon

coproduction la nationalité théâtre de la ville de paris

99 BD JULES-GUESDE LOC. 243-00-59 - FNAC - AGENCES - COPAR

THÉÂTRE

« La Dernière Nuit de l'été », à Édouard-VII

Arestrup en renfort

Alexei Arbuzov, soixante-quatre ans, l'auteur dramatique russe qui obtient les plus grosses audiences dans son pays, préfère présenter, sur les planches, des familles d'un certain standing.

Dans *La Dernière Nuit de l'été*, sa pièce la plus récente créée cette année à Moscou, un savant astronome, Vladimir (Maurice Teynac), après des décennies de mariage, s'associe à sa femme, Liouba (Edwige Feuillère), chirurgienne, qu'il aime quelque peu d'autre.

La maman de Vladimir, professeur de français (Louise Conte), et la fille de Vladimir, sociologue (Frédérique Tirmont), prennent mal la chose. Liouba, elle, va montrer quelque force d'âme.

Alexei Arbuzov travaille surtout dans le sentimentalisme, un peu fin. Soupier et mouchoir. Un naturalisme sans lourdeur. Pas vraiment de boulevard, mais un théâtre de coteau modeste, qui n'effrayera personne. D'assez jolis dialogues. Avec le *Bateau pour Lipita*, Arbuzov avait réussi, en 1975, son coup de maître.

Au Théâtre Édouard-VII, l'adaptation de Pol Quentin, les décors de Jean-Philippe Bertrand, la mise en scène d'Yves Bureau, ne sont pas plus prétentieux que la pièce elle-même.

Pour nos publics, l'événement est la présence de la célèbre comédienne Edwige Feuillère, qui est très bien, qui n'a pas perdu l'habitude de terminer ses phrases sur un ton de nez au peu bonhomme, même un peu gendarme. Mais ici, Edwige Feuillère a de la peine à moduler un personnage qu'Arbuzov maintient dans le banal.

On dirait que l'auteur d'est exclusivement intéressé à un individu très rarement présent sur les scènes soviétiques, le neveu de l'astronome Vladimir, paresseux, légèrement fêlé, qui arrive sans raison le jour même où Vladimir annonce qu'il aime une jeune dame.

Ce bon à rien, extérior au propos, est le seul qui trouvera les mots justes, les gestes réconfortants, et Arbuzov met du cœur et pas mal de talent à inventer ce Dimitri. Rôle tenu chez nous par un acteur de grande classe, étrange, attachant, aux expressions imprévisibles, qui a toujours l'air de prendre les phrases, le jeu, par hasard, au vol : Niels Arestrup. Cet admirable comédien donne à l'œuvre d'Arbuzov une dimension, une lumière, qu'en fait, sans lui, elle n'aurait pas.

MICHEL CURNOT

* Édouard-VII, 21 heures.

VARIÉTÉS

LE CUARTETO CEDRON A BOBINO

Vingt ans de musique et d'émotions

An début des années 60, armé simplement de ses vingt ans, Juan Cedron quittait les faubourgs de Mar del Plata pour Buenos-Aires. Et dans la violence des jours et des marches perdues, Cedron engageait un long dialogue avec les cent quarante d'une gigantesque métropole où chacun avait un espoir, un désir de se battre pour un monde réel tout en se démenant dans un univers affectif, où, le soir, les hommes, comme l'écrivait Jorge Luis Borges, « partageaient un passé illusoire » tandis qu'un piano, un bandonion ou un violon envoyaient un tango d'Amor, bal Tron.

Juan Cedron entra dans les nuits des portenos — les habitants de Buenos-Aires, — rencontrait Raoul Gonzalez Tunon dont les livres de poésie, respiraient page après page, vers après vers, le climat et l'esprit de la ville. Il se liait d'amitié avec Juan Gelman qui, avec d'autres mots, saisissait une cité moderne où les hurlements des sirènes de police déchiraient la nuit parmi la stupidité, la répression et la mort. Une autre amitié et une éminente musicale infime liaient au même moment Juan Cedron avec le bandonioniste César Stroccio, le violoniste Miguel Pralino, le guitariste et violoncelliste Carlos Caceres.

C'est le vingtième anniversaire de ces rencontres, de ces errances — et de l'histoire et des drames qui ont

suivi — que le Cuarteto Cedron célèbre aujourd'hui à Bobino, sur une scène où des éléments de décor suggèrent une boîte de tango de Buenos-Aires, El Cacho Quatorze ou El Viejo Almacén.

En dépit des réalités tragiques et de l'exil, les quatre musiciens du Cuarteto ont gardé intactes une foi en leur musique, une énergie et une volonté pour poursuivre un travail en profondeur sur la tradition. Jamais la routine ne les a effleurés. Naturellement, et avec leur lyrisme, ils ont continué d'explorer toutes les ressources d'une musique qui porte d'une manière sublime l'âme d'un peuple. Et le spectacle que tous les quatre offrent avec l'énorme générosité de l'habitant de Buenos-Aires, avec son appétit féroce de vivre, est d'une grande densité émotionnelle, d'une musicalité somptueuse.

Le Cuarteto réunit dans le même spectacle les mots de Tunon, de Gelman, de Borges, et de nouveaux auteurs comme Javier Villafra. Et le bandonion bouleversant de Stroccio, le violon parfois déchirant de Pralino, se mêlent intimement à la voix vibrante, grave et passionnée de Juan Cedron, à sa façon féline de jouer avec les mots.

CLAUDE FLÉOUTER.

* Bobino, 20 h 45.

* Albums distribués par S.F.P.P.

« A la source du petit peuple anonyme »

Vingt ans d'existence, dix années passées en Argentine, dix années passées en France. Deux longues périodes — qui ne font qu'une — dit Juan Cedron, parce que là-bas, comme ici, ils suivent « le même chemin ». « Le seul doute, si nous étions restés en Argentine, c'est-ce que nous serions encore en vie ? Parce que nous gérons, c'est une réalité. Ensuite, est-ce que nous aurions la chance de pouvoir continuer à jouer avec l'évolution de la politique culturelle ces dernières années qui a miné, marginalisé le tango ?

Après le coup d'Etat et la chute de Peron, tout le monde se posait la question de s'affronter ou non aux militaires. Et nous, artistes, nous nous posions la même question à l'intérieur d'une autre, celle de l'identité. Comment être le porte-parole des gens ?

Nous n'avons jamais parlé de « révolutionner » le tango, nous sommes des musiciens, nous jouons. Nous avons un combat, oui, après le coup d'Etat, de ne pas se laisser faire par le pouvoir. On avait compris qu'avec le retour de la vieille oligarchie, on risquait de la perdre, notre identité. Il y a eu un mouvement, un processus massif de résis-

tance, qui a été coupé ensuite. Mais nous n'avons jamais eu de théorie sur la musique, pas plus maintenant qu'avant. Nous voulions faire des choses belles, nous cherchions comment arriver à la beauté. Nous avons fait des chansons très dures, très engagées et puis d'autres, très lyriques, avec l'amour, le feu. Parfois on revient à la source du tango, à la source du petit peuple anonyme : c'est une manière de prendre de la vitamine et de repartir, parce que nous sommes de plus en plus attachés au vrai tango traditionnel et nous aimons aussi faire bouger les structures. Parfois, on découvre...

Nous sommes des boulangers. On ne peut pas changer. Heureusement qu'il y a des boulangers qui font des baguettes. Une baguette, ça ne change pas beaucoup. Le tango est un langage, c'est notre langage à nous, Argentins. On ne peut pas parler, cela se passe à un autre niveau que les mots, cela vient du dedans, on se met dans la chanson qui passe par nous, nous sommes touchés par des sensations poétiques, nous faisons résonnance, nous sommes un peu un amplificateur. C'est tout.

Propos recueillis par Catherine Humblot

EXPOSITIONS

POL BURY AU MUSÉE D'ART MODERNE

Le jeu de l'art

Depuis quelques années, Pol Bury répand ses sculptures dans les parcs, les musées et devant les édifices publics. Des sculptures qui s'agitent, qui bougent. Il a eu cette idée inimaginable de simuler des arbres, des buissons, des massifs offerts à la caresse du vent, par de savantes constructions articulées qui se meuvent grâce au poids de l'eau allant et venant à l'intérieur de cylindres d'acier.

Le fluide qui les traverse les casse et les redresse aléatoirement, les organise et les désorganise perpétuellement. Jeu d'enfant qu'un petit souffle de poésie étouffe.

Le projet avait commencé en 1976, et Pol Bury a depuis exploité cette veine, c'est-à-dire amélioré la variété d'une sculpture qui ne tient pas en place et épouse la mobilité de l'eau, qui navigue à travers le fer, sautant d'un cylindre à l'autre pour ramener son inertie.

Le sculpteur a toujours occupé une place à part, tant chez les surréalistes, dont il fut proche dans sa Belgique natale, que chez les cinéastes, avec lesquels il exposait galerie Denise-René. A l'ingéniosité du mouvement perçu dans l'instant, il

ajoute une réverie sur des sensations de vertige ancrées dans le passé.

Grâce à la rétrospective du Musée d'art moderne de la Ville de Paris, nous pouvons voir toutes les métamorphoses de cette « petite sensation » qui, chez Pol Bury, passe d'une œuvre à l'autre, d'une période à l'autre. On remonte aux premières « cinésculptures » de figures géométriques abstraites, aux labyrinthes de bois avec cordes sonantes, aux points plans inclinés — à cent vingt boules — sortis d'une mise en scène architecturale de Chirico où le défilement de sphères reste toujours en suspens.

Une incertaine épouvante

D'abord en bois, puis en métal poli, les mêmes catastrophes menacent sans jamais s'accomplir. Pol Bury se donne le plaisir d'une incertaine épouvante dans ces déplacements subreptices d'objets en apparence inanimés, qui réclament beaucoup d'attention, donc de participation, pour être décodés.

Avec les fontaines qu'on avait d'abord vues à la Fondation Maeght, la sculpture de Pol Bury quitte la sphère nocturne du surréalisme cinématique pour entrer dans un jeu plus clair de l'ironie mécanicienne, où l'arbre sans pommes fait mine de choir sous l'effet de la pesanteur.

Dans les œuvres de ces deux dernières années, le sculpteur remplace le balancement des objets par un jeu de ramollissement des formes. Une cinésculpture d'images et de mots points par séquences de dix ou de douze se défile graduellement. La statique composition de Mondrian — période classique — se déséquilibre doucement, fond comme un bloc de glace. Mais sa symétrie initiale est tellement plus tendue ! De grands monochromes rouges, bleus, verts, offrent leurs manteaux maléfiques à des mots mythifiés par les mouvements artistiques et que Pol Bury défait jusqu'au dernier degré. Mélange plaisant de la froide esthétique minimaliste et de son contraire, le tachisme, brillant et maniériste.

Pol Bury joue les irrévérencieux — c'est la règle avec l'histoire de la peinture. Ses références sont précises. Il fait de l'art avec de l'art, en voulant ébranler sa stabilité. L'image mouvante le fascine.

JACQUES MICHEL.

* Musée d'art moderne de la Ville de Paris, jusqu'au 17 octobre.



BEN-HUR MARCEL

GALERIE DU MESSAGER
17 SEPTEMBRE - 23 OCTOBRE
Tous les jours sauf le dimanche

BOYAN

MUSÉE DE LA POSTE
34 boulevard de Vaugirard - Paris 15e

MP

MERCREDI

LE FILM QUE LES ROMAINS AURAIENT VOULU VOIR SI LE CINÉMA AVAIT EXISTÉ

صكزامن الأصل

SPECTACLES

théâtre

LES SPECTACLES NOUVEAUX

SADO ET MASO. - Nouveautés (770-32-76), 20 h 30.
SARAH ET LE CHI DE LA LANGOUSTE. - Œuvre (874-48-52), 20 h 30.
LE FUNAMBULE UNJAMBISTE. - Espace Galté (327-95-94), 18 h 30.
LA MARMITE. - Studio Bertrand (783-64-66), 20 h 30.
NUIT DE RÊVE. - Péniche-Théâtre (245-18-20), 21 h.
CELMARE LE BIEN-ÂIMÉ. - La Courneuve. Centre culturel Hondremont (838-92-60), 20 h 30.

HORS PARIS

GRENOBLE. Marie Bénel, par le Théâtre des Deux-Mondes (76), 44-57-28.

Les salles subventionnées et municipales

OPÉRA. (742-57-50) : Eugène Oniguine, 19 h 30.
COMÉDIE-FRANÇAISE (296-10-20) : Don Juan, 20 h 30.
BEAUBOURG (277-12-31), cinéma-vidéo : trente ans de cinéma expérimental en France (1950-1980), 16 h, 18 h et 20 h ; théâtre-danse : Ligne d'horizon, 20 h 30.
CARRÉ SILVIA MONFORT (531-28-34), 21 h : l'Histoire du soldat.

Les autres salles

Alliance française (544-41-42), 20 h 30 : Guide illustré des autres mondes.
Antoine (208-77-11), 20 h 30 : Coup de soleil.
Artistic-Adhésives (271-51-00), 20 h 30 : la Vallée de l'ombre de la mort.
Astoria-Théâtre (238-35-53), 20 h 30 : le Malentendu.
Azémar (606-49-24), 21 h : le Nonbril.
Boîtes Parisiennes (296-97-03), 21 h : Diable d'homme.
Cartoucherie, Atelier du chandron (328-97-04), 20 h 30 : Le bruit de l'eau dit ce que le poisson.
C.I.S.P. (343-19-01), 20 h 45 : Dieu sous gîte.
Comédie Camartin (742-43-41), 21 h : Reviens d'ailleurs à l'Élysée.
Comédie des Champs-Élysées (723-37-21), 20 h 45 : Ça ira comme ça.
Comédie Italienne (321-22-22), 20 h 30 : Mamma Maria.
Comédie de Paris (261-00-11), 20 h 15 : L'Évêque du printemps ; 22 h 30 : Appelle-moi Arzu.
Dauvin (261-69-14), 21 h : La vie est trop courte.
Edouard-VII (742-37-49), 21 h : la Dernière Nuit de l'été.
Escalier d'été (523-15-10), 19 h : Vimeux ; 21 h : Diabliques amoureuses.
Espace Galté (327-95-94), 20 h 30 : Vie et mort d'Arlequin ; 22 h : Kadach.
Espace Marais (271-10-19), 20 h 30 : la Montre ; 22 h 30 : Une chambre sur un nuage ; les Quatre Cables ; Une tortue nommée Dostoevski.
France (261-69-14), 21 h : La vie est trop courte.
Edouard-VII (742-37-49), 21 h : la Dernière Nuit de l'été.
Escalier d'été (523-15-10), 19 h : Vimeux ; 21 h : Diabliques amoureuses.
Espace Galté (327-95-94), 20 h 30 : Vie et mort d'Arlequin ; 22 h : Kadach.
Espace Marais (271-10-19), 20 h 30 : la Montre ; 22 h 30 : Une chambre sur un nuage ; les Quatre Cables ; Une tortue nommée Dostoevski.



PAULUS

PETIT MONTPARNASSE

KAFKA LETTRE AU PÈRE

GÉRARD CHAILLOU ANDRÉ LACOMBE
 mise en scène
JEAN-GABRIEL NORDMANN
 décor
LUCIO FANTI

Pour tous renseignements concernant l'ensemble des programmes ou des salles
« LE MONDE INFORMATIONS SPECTACLES »
 704.70.20 (lignes groupées)
 (de 11 heures à 21 heures, sauf les dimanches et jours fériés)

Jeudi 30 septembre

Fontaine (874-74-40), 20 h 30 : Et nos amours.
Galté Montparnasse (322-16-18), 22 h : Panique au centre culturel.
Galerie 55 (326-65-51), 20 h 30 : A view from a Bridge.
Grand Hall Montparnasse (296-04-06), 20 h 30 : Taxis que j'attends.
Hauteville (126-39-29), 20 h 15 : la Camarade chérie ; 21 h 30 : la Lepont ; 22 h 30 : Oksane (dér.).
La Bruyère (874-76-99), 21 h : Au bois sacré.
Lauréate (544-57-34), Théâtre Noir : 18 h 30 : l'Homme lige ; 20 h 30 : la Peste américaine ; - Théâtre Rouge, 18 h 30 : Noces de sang ; 20 h 30 : Tchouf ; 22 h 15 : Vassouss forestiers.
Le Théâtre (874-76-99), 21 h : Au bois sacré.
Lauréate (544-57-34), Théâtre Noir : 18 h 30 : l'Homme lige ; 20 h 30 : la Peste américaine ; - Théâtre Rouge, 18 h 30 : Noces de sang ; 20 h 30 : Tchouf ; 22 h 15 : Vassouss forestiers.
Le Théâtre (874-76-99), 21 h : Au bois sacré.
Lauréate (544-57-34), Théâtre Noir : 18 h 30 : l'Homme lige ; 20 h 30 : la Peste américaine ; - Théâtre Rouge, 18 h 30 : Noces de sang ; 20 h 30 : Tchouf ; 22 h 15 : Vassouss forestiers.

En région parisienne

Iry, Studio (673-37-43), 20 h 30 : le Voyage immobile.

La danse

Casino de Paris (874-15-80), 20 h 30 : Emile Saint (Ballet Opéra de Rome).

Les concerts

Salle Gaveau, 20 h 30 : A. Ador (Chopin, Scriabine, Modest).
Radi-France, Grand auditorium, 20 h 30 : Nouvel orchestre symphonique, dir. : O. Guiso (Britten, Britten, Wolf, Reger, Zbinden).
Salle Châtelet, 21 h : Les Calchakis.

Les festivals

FESTIVAL D'AUTOMNE (296-12-27)
 Théâtre Gérard-Philips de Saint-Denis (243-00-59), 20 h 30 : Intrigue et amour.
IV^e FESTIVAL INTERNATIONAL DE MONTMARTRE (606-50-48)
 Théâtre Constantine (Centre d'art collégiale), 20 h 30 : Appelle-moi Arzu ou les Mythes de la table ronde.
XX^e FESTIVAL INTERNATIONAL DE DANSE DE PARIS (723-47-77)
 Palais des Congrès (752-71-78), 20 h 30 : la Route de la nuit.
 Théâtre des Champs-Élysées (742-47-77), 20 h 30 : The Washington Ballet.
 Centre G. Pompidou (277-12-33) 18 h 30 : Forum de la danse.

cinéma

Les films marqués (*) sont interdits aux moins de treize ans, (**) aux moins de dix-huit ans.

La Cinéma-thèque

CHAILLOT (704-24-24)
 15 h : Galté de potence, de R. Richée ; 19 h : Hommage à Robert Altman ; 21 h : Les Femmes d'Albi ; 23 h : Les Femmes d'Albi ; 25 h : Les Femmes d'Albi ; 27 h : Les Femmes d'Albi ; 29 h : Les Femmes d'Albi ; 31 h : Les Femmes d'Albi ; 33 h : Les Femmes d'Albi ; 35 h : Les Femmes d'Albi ; 37 h : Les Femmes d'Albi ; 39 h : Les Femmes d'Albi ; 41 h : Les Femmes d'Albi ; 43 h : Les Femmes d'Albi ; 45 h : Les Femmes d'Albi ; 47 h : Les Femmes d'Albi ; 49 h : Les Femmes d'Albi ; 51 h : Les Femmes d'Albi ; 53 h : Les Femmes d'Albi ; 55 h : Les Femmes d'Albi ; 57 h : Les Femmes d'Albi ; 59 h : Les Femmes d'Albi ; 61 h : Les Femmes d'Albi ; 63 h : Les Femmes d'Albi ; 65 h : Les Femmes d'Albi ; 67 h : Les Femmes d'Albi ; 69 h : Les Femmes d'Albi ; 71 h : Les Femmes d'Albi ; 73 h : Les Femmes d'Albi ; 75 h : Les Femmes d'Albi ; 77 h : Les Femmes d'Albi ; 79 h : Les Femmes d'Albi ; 81 h : Les Femmes d'Albi ; 83 h : Les Femmes d'Albi ; 85 h : Les Femmes d'Albi ; 87 h : Les Femmes d'Albi ; 89 h : Les Femmes d'Albi ; 91 h : Les Femmes d'Albi ; 93 h : Les Femmes d'Albi ; 95 h : Les Femmes d'Albi ; 97 h : Les Femmes d'Albi ; 99 h : Les Femmes d'Albi ; 101 h : Les Femmes d'Albi ; 103 h : Les Femmes d'Albi ; 105 h : Les Femmes d'Albi ; 107 h : Les Femmes d'Albi ; 109 h : Les Femmes d'Albi ; 111 h : Les Femmes d'Albi ; 113 h : Les Femmes d'Albi ; 115 h : Les Femmes d'Albi ; 117 h : Les Femmes d'Albi ; 119 h : Les Femmes d'Albi ; 121 h : Les Femmes d'Albi ; 123 h : Les Femmes d'Albi ; 125 h : Les Femmes d'Albi ; 127 h : Les Femmes d'Albi ; 129 h : Les Femmes d'Albi ; 131 h : Les Femmes d'Albi ; 133 h : Les Femmes d'Albi ; 135 h : Les Femmes d'Albi ; 137 h : Les Femmes d'Albi ; 139 h : Les Femmes d'Albi ; 141 h : Les Femmes d'Albi ; 143 h : Les Femmes d'Albi ; 145 h : Les Femmes d'Albi ; 147 h : Les Femmes d'Albi ; 149 h : Les Femmes d'Albi ; 151 h : Les Femmes d'Albi ; 153 h : Les Femmes d'Albi ; 155 h : Les Femmes d'Albi ; 157 h : Les Femmes d'Albi ; 159 h : Les Femmes d'Albi ; 161 h : Les Femmes d'Albi ; 163 h : Les Femmes d'Albi ; 165 h : Les Femmes d'Albi ; 167 h : Les Femmes d'Albi ; 169 h : Les Femmes d'Albi ; 171 h : Les Femmes d'Albi ; 173 h : Les Femmes d'Albi ; 175 h : Les Femmes d'Albi ; 177 h : Les Femmes d'Albi ; 179 h : Les Femmes d'Albi ; 181 h : Les Femmes d'Albi ; 183 h : Les Femmes d'Albi ; 185 h : Les Femmes d'Albi ; 187 h : Les Femmes d'Albi ; 189 h : Les Femmes d'Albi ; 191 h : Les Femmes d'Albi ; 193 h : Les Femmes d'Albi ; 195 h : Les Femmes d'Albi ; 197 h : Les Femmes d'Albi ; 199 h : Les Femmes d'Albi ; 201 h : Les Femmes d'Albi ; 203 h : Les Femmes d'Albi ; 205 h : Les Femmes d'Albi ; 207 h : Les Femmes d'Albi ; 209 h : Les Femmes d'Albi ; 211 h : Les Femmes d'Albi ; 213 h : Les Femmes d'Albi ; 215 h : Les Femmes d'Albi ; 217 h : Les Femmes d'Albi ; 219 h : Les Femmes d'Albi ; 221 h : Les Femmes d'Albi ; 223 h : Les Femmes d'Albi ; 225 h : Les Femmes d'Albi ; 227 h : Les Femmes d'Albi ; 229 h : Les Femmes d'Albi ; 231 h : Les Femmes d'Albi ; 233 h : Les Femmes d'Albi ; 235 h : Les Femmes d'Albi ; 237 h : Les Femmes d'Albi ; 239 h : Les Femmes d'Albi ; 241 h : Les Femmes d'Albi ; 243 h : Les Femmes d'Albi ; 245 h : Les Femmes d'Albi ; 247 h : Les Femmes d'Albi ; 249 h : Les Femmes d'Albi ; 251 h : Les Femmes d'Albi ; 253 h : Les Femmes d'Albi ; 255 h : Les Femmes d'Albi ; 257 h : Les Femmes d'Albi ; 259 h : Les Femmes d'Albi ; 261 h : Les Femmes d'Albi ; 263 h : Les Femmes d'Albi ; 265 h : Les Femmes d'Albi ; 267 h : Les Femmes d'Albi ; 269 h : Les Femmes d'Albi ; 271 h : Les Femmes d'Albi ; 273 h : Les Femmes d'Albi ; 275 h : Les Femmes d'Albi ; 277 h : Les Femmes d'Albi ; 279 h : Les Femmes d'Albi ; 281 h : Les Femmes d'Albi ; 283 h : Les Femmes d'Albi ; 285 h : Les Femmes d'Albi ; 287 h : Les Femmes d'Albi ; 289 h : Les Femmes d'Albi ; 291 h : Les Femmes d'Albi ; 293 h : Les Femmes d'Albi ; 295 h : Les Femmes d'Albi ; 297 h : Les Femmes d'Albi ; 299 h : Les Femmes d'Albi ; 301 h : Les Femmes d'Albi ; 303 h : Les Femmes d'Albi ; 305 h : Les Femmes d'Albi ; 307 h : Les Femmes d'Albi ; 309 h : Les Femmes d'Albi ; 311 h : Les Femmes d'Albi ; 313 h : Les Femmes d'Albi ; 315 h : Les Femmes d'Albi ; 317 h : Les Femmes d'Albi ; 319 h : Les Femmes d'Albi ; 321 h : Les Femmes d'Albi ; 323 h : Les Femmes d'Albi ; 325 h : Les Femmes d'Albi ; 327 h : Les Femmes d'Albi ; 329 h : Les Femmes d'Albi ; 331 h : Les Femmes d'Albi ; 333 h : Les Femmes d'Albi ; 335 h : Les Femmes d'Albi ; 337 h : Les Femmes d'Albi ; 339 h : Les Femmes d'Albi ; 341 h : Les Femmes d'Albi ; 343 h : Les Femmes d'Albi ; 345 h : Les Femmes d'Albi ; 347 h : Les Femmes d'Albi ; 349 h : Les Femmes d'Albi ; 351 h : Les Femmes d'Albi ; 353 h : Les Femmes d'Albi ; 355 h : Les Femmes d'Albi ; 357 h : Les Femmes d'Albi ; 359 h : Les Femmes d'Albi ; 361 h : Les Femmes d'Albi ; 363 h : Les Femmes d'Albi ; 365 h : Les Femmes d'Albi ; 367 h : Les Femmes d'Albi ; 369 h : Les Femmes d'Albi ; 371 h : Les Femmes d'Albi ; 373 h : Les Femmes d'Albi ; 375 h : Les Femmes d'Albi ; 377 h : Les Femmes d'Albi ; 379 h : Les Femmes d'Albi ; 381 h : Les Femmes d'Albi ; 383 h : Les Femmes d'Albi ; 385 h : Les Femmes d'Albi ; 387 h : Les Femmes d'Albi ; 389 h : Les Femmes d'Albi ; 391 h : Les Femmes d'Albi ; 393 h : Les Femmes d'Albi ; 395 h : Les Femmes d'Albi ; 397 h : Les Femmes d'Albi ; 399 h : Les Femmes d'Albi ; 401 h : Les Femmes d'Albi ; 403 h : Les Femmes d'Albi ; 405 h : Les Femmes d'Albi ; 407 h : Les Femmes d'Albi ; 409 h : Les Femmes d'Albi ; 411 h : Les Femmes d'Albi ; 413 h : Les Femmes d'Albi ; 415 h : Les Femmes d'Albi ; 417 h : Les Femmes d'Albi ; 419 h : Les Femmes d'Albi ; 421 h : Les Femmes d'Albi ; 423 h : Les Femmes d'Albi ; 425 h : Les Femmes d'Albi ; 427 h : Les Femmes d'Albi ; 429 h : Les Femmes d'Albi ; 431 h : Les Femmes d'Albi ; 433 h : Les Femmes d'Albi ; 435 h : Les Femmes d'Albi ; 437 h : Les Femmes d'Albi ; 439 h : Les Femmes d'Albi ; 441 h : Les Femmes d'Albi ; 443 h : Les Femmes d'Albi ; 445 h : Les Femmes d'Albi ; 447 h : Les Femmes d'Albi ; 449 h : Les Femmes d'Albi ; 451 h : Les Femmes d'Albi ; 453 h : Les Femmes d'Albi ; 455 h : Les Femmes d'Albi ; 457 h : Les Femmes d'Albi ; 459 h : Les Femmes d'Albi ; 461 h : Les Femmes d'Albi ; 463 h : Les Femmes d'Albi ; 465 h : Les Femmes d'Albi ; 467 h : Les Femmes d'Albi ; 469 h : Les Femmes d'Albi ; 471 h : Les Femmes d'Albi ; 473 h : Les Femmes d'Albi ; 475 h : Les Femmes d'Albi ; 477 h : Les Femmes d'Albi ; 479 h : Les Femmes d'Albi ; 481 h : Les Femmes d'Albi ; 483 h : Les Femmes d'Albi ; 485 h : Les Femmes d'Albi ; 487 h : Les Femmes d'Albi ; 489 h : Les Femmes d'Albi ; 491 h : Les Femmes d'Albi ; 493 h : Les Femmes d'Albi ; 495 h : Les Femmes d'Albi ; 497 h : Les Femmes d'Albi ; 499 h : Les Femmes d'Albi ; 501 h : Les Femmes d'Albi ; 503 h : Les Femmes d'Albi ; 505 h : Les Femmes d'Albi ; 507 h : Les Femmes d'Albi ; 509 h : Les Femmes d'Albi ; 511 h : Les Femmes d'Albi ; 513 h : Les Femmes d'Albi ; 515 h : Les Femmes d'Albi ; 517 h : Les Femmes d'Albi ; 519 h : Les Femmes d'Albi ; 521 h : Les Femmes d'Albi ; 523 h : Les Femmes d'Albi ; 525 h : Les Femmes d'Albi ; 527 h : Les Femmes d'Albi ; 529 h : Les Femmes d'Albi ; 531 h : Les Femmes d'Albi ; 533 h : Les Femmes d'Albi ; 535 h : Les Femmes d'Albi ; 537 h : Les Femmes d'Albi ; 539 h : Les Femmes d'Albi ; 541 h : Les Femmes d'Albi ; 543 h : Les Femmes d'Albi ; 545 h : Les Femmes d'Albi ; 547 h : Les Femmes d'Albi ; 549 h : Les Femmes d'Albi ; 551 h : Les Femmes d'Albi ; 553 h : Les Femmes d'Albi ; 555 h : Les Femmes d'Albi ; 557 h : Les Femmes d'Albi ; 559 h : Les Femmes d'Albi ; 561 h : Les Femmes d'Albi ; 563 h : Les Femmes d'Albi ; 565 h : Les Femmes d'Albi ; 567 h : Les Femmes d'Albi ; 569 h : Les Femmes d'Albi ; 571 h : Les Femmes d'Albi ; 573 h : Les Femmes d'Albi ; 575 h : Les Femmes d'Albi ; 577 h : Les Femmes d'Albi ; 579 h : Les Femmes d'Albi ; 581 h : Les Femmes d'Albi ; 583 h : Les Femmes d'Albi ; 585 h : Les Femmes d'Albi ; 587 h : Les Femmes d'Albi ; 589 h : Les Femmes d'Albi ; 591 h : Les Femmes d'Albi ; 593 h : Les Femmes d'Albi ; 595 h : Les Femmes d'Albi ; 597 h : Les Femmes d'Albi ; 599 h : Les Femmes d'Albi ; 601 h : Les Femmes d'Albi ; 603 h : Les Femmes d'Albi ; 605 h : Les Femmes d'Albi ; 607 h : Les Femmes d'Albi ; 609 h : Les Femmes d'Albi ; 611 h : Les Femmes d'Albi ; 613 h : Les Femmes d'Albi ; 615 h : Les Femmes d'Albi ; 617 h : Les Femmes d'Albi ; 619 h : Les Femmes d'Albi ; 621 h : Les Femmes d'Albi ; 623 h : Les Femmes d'Albi ; 625 h : Les Femmes d'Albi ; 627 h : Les Femmes d'Albi ; 629 h : Les Femmes d'Albi ; 631 h : Les Femmes d'Albi ; 633 h : Les Femmes d'Albi ; 635 h : Les Femmes d'Albi ; 637 h : Les Femmes d'Albi ; 639 h : Les Femmes d'Albi ; 641 h : Les Femmes d'Albi ; 643 h : Les Femmes d'Albi ; 645 h : Les Femmes d'Albi ; 647 h : Les Femmes d'Albi ; 649 h : Les Femmes d'Albi ; 651 h : Les Femmes d'Albi ; 653 h : Les Femmes d'Albi ; 655 h : Les Femmes d'Albi ; 657 h : Les Femmes d'Albi ; 659 h : Les Femmes d'Albi ; 661 h : Les Femmes d'Albi ; 663 h : Les Femmes d'Albi ; 665 h : Les Femmes d'Albi ; 667 h : Les Femmes d'Albi ; 669 h : Les Femmes d'Albi ; 671 h : Les Femmes d'Albi ; 673 h : Les Femmes d'Albi ; 675 h : Les Femmes d'Albi ; 677 h : Les Femmes d'Albi ; 679 h : Les Femmes d'Albi ; 681 h : Les Femmes d'Albi ; 683 h : Les Femmes d'Albi ; 685 h : Les Femmes d'Albi ; 687 h : Les Femmes d'Albi ; 689 h : Les Femmes d'Albi ; 691 h : Les Femmes d'Albi ; 693 h : Les Femmes d'Albi ; 695 h : Les Femmes d'Albi ; 697 h : Les Femmes d'Albi ; 699 h : Les Femmes d'Albi ; 701 h : Les Femmes d'Albi ; 703 h : Les Femmes d'Albi ; 705 h : Les Femmes d'Albi ; 707 h : Les Femmes d'Albi ; 709 h : Les Femmes d'Albi ; 711 h : Les Femmes d'Albi ; 713 h : Les Femmes d'Albi ; 715 h : Les Femmes d'Albi ; 717 h : Les Femmes d'Albi ; 719 h : Les Femmes d'Albi ; 721 h : Les Femmes d'Albi ; 723 h : Les Femmes d'Albi ; 725 h : Les Femmes d'Albi ; 727 h : Les Femmes d'Albi ; 729 h : Les Femmes d'Albi ; 731 h : Les Femmes d'Albi ; 733 h : Les Femmes d'Albi ; 735 h : Les Femmes d'Albi ; 737 h : Les Femmes d'Albi ; 739 h : Les Femmes d'Albi ; 741 h : Les Femmes d'Albi ; 743 h : Les Femmes d'Albi ; 745 h : Les Femmes d'Albi ; 747 h : Les Femmes d'Albi ; 749 h : Les Femmes d'Albi ; 751 h : Les Femmes d'Albi ; 753 h : Les Femmes d'Albi ; 755 h : Les Femmes d'Albi ; 757 h : Les Femmes d'Albi ; 759 h : Les Femmes d'Albi ; 761 h : Les Femmes d'Albi ; 763 h : Les Femmes d'Albi ; 765 h : Les Femmes d'Albi ; 767 h : Les Femmes d'Albi ; 769 h : Les Femmes d'Albi ; 771 h : Les Femmes d'Albi ; 773 h : Les Femmes d'Albi ; 775 h : Les Femmes d'Albi ; 777 h : Les Femmes d'Albi ; 779 h : Les Femmes d'Albi ; 781 h : Les Femmes d'Albi ; 783 h : Les Femmes d'Albi ; 785 h : Les Femmes d'Albi ; 787 h : Les Femmes d'Albi ; 789 h : Les Femmes d'Albi ; 791 h : Les Femmes d'Albi ; 793 h : Les Femmes d'Albi ; 795 h : Les Femmes d'Albi ; 797 h : Les Femmes d'Albi ; 799 h : Les Femmes d'Albi ; 801 h : Les Femmes d'Albi ; 803 h : Les Femmes d'Albi ; 805 h : Les Femmes d'Albi ; 807 h : Les Femmes d'Albi ; 809 h : Les Femmes d'Albi ; 811 h : Les Femmes d'Albi ; 813 h : Les Femmes d'Albi ; 815 h : Les Femmes d'Albi ; 817 h : Les Femmes d'Albi ; 819 h : Les Femmes d'Albi ; 821 h : Les Femmes d'Albi ; 823 h : Les Femmes d'Albi ; 825 h : Les Femmes d'Albi ; 827 h : Les Femmes d'Albi ; 829 h : Les Femmes d'Albi ; 831 h : Les Femmes d'Albi ; 833 h : Les Femmes d'Albi ; 835 h : Les Femmes d'Albi ; 837 h : Les Femmes d'Albi ; 839 h : Les Femmes d'Albi ; 841 h : Les Femmes d'Albi ; 843 h : Les Femmes d'Albi ; 845 h : Les Femmes d'Albi ; 847 h : Les Femmes d'Albi ; 849 h : Les Femmes d'Albi ; 851 h : Les Femmes d'Albi ; 853 h : Les Femmes d'Albi ; 855 h : Les Femmes d'Albi ; 857 h : Les Femmes d'Albi ; 859 h : Les Femmes d'Albi ; 861 h : Les Femmes d'Albi ; 863 h : Les Femmes d'Albi ; 865 h : Les Femmes d'Albi ; 867 h : Les Femmes d'Albi ; 869 h : Les Femmes d'Albi ; 871 h : Les Femmes d'Albi ; 873 h : Les Femmes d'Albi ; 875 h : Les Femmes d'Albi ; 877 h : Les Femmes d'Albi ; 879 h : Les Femmes d'Albi ; 881 h : Les Femmes d'Albi ; 883 h : Les Femmes d'Albi ; 885 h : Les Femmes d'Albi ; 887 h : Les Femmes d'Albi ; 889 h : Les Femmes d'Albi ; 891 h : Les Femmes d'Albi ; 893 h : Les Femmes d'Albi ; 895 h : Les Femmes d'Albi ; 897 h : Les Femmes d'Albi ; 899 h : Les Femmes d'Albi ; 901 h : Les Femmes d'Albi ; 903 h : Les Femmes d'Albi ; 905 h : Les Femmes d'Albi ; 907 h : Les Femmes d'Albi ; 909 h : Les Femmes d'Albi ; 911 h : Les Femmes d'Albi ; 913 h : Les Femmes d'Albi ; 915 h : Les Femmes d'Albi ; 917 h : Les Femmes d'Albi ; 919 h : Les Femmes d'Albi ; 921 h : Les Femmes d'Albi ; 923 h : Les Femmes d'Albi ; 925 h : Les Femmes d'Albi ; 927 h : Les Femmes d'Albi ; 929 h : Les Femmes d'Albi ; 931 h : Les Femmes d'Albi ; 933 h : Les Femmes d'Albi ; 935 h : Les Femmes d'Albi ; 937 h : Les Femmes d'Albi ; 939 h : Les Femmes d'Albi ; 941 h : Les Femmes d'Albi ; 943 h : Les Femmes d'Albi ; 945 h : Les Femmes d'Albi ; 947 h : Les Femmes d'Albi ; 949 h : Les Femmes d'Albi ; 951 h : Les Femmes d'Albi ; 953 h : Les Femmes d'Albi ; 955 h : Les Femmes d'Albi ; 957 h : Les Femmes d'Albi ; 959 h : Les Femmes d'Albi ; 961 h : Les Femmes d'Albi ; 963 h : Les Femmes d'Albi ; 965 h : Les Femmes d'Albi ; 967 h : Les Femmes d'Albi ; 969 h : Les Femmes d'Albi ; 971 h : Les Femmes d'Albi ; 973 h : Les Femmes d'Albi ; 975 h : Les Femmes d'Albi ; 977 h : Les Femmes d'Albi ; 979 h : Les Femmes d'Albi ; 981 h : Les Femmes d'Albi ; 983 h : Les Femmes d'Albi ; 985 h : Les Femmes d'Albi ; 987 h : Les Femmes d'Albi ; 989 h : Les Femmes d'Albi ; 991 h : Les Femmes d'Albi ; 993 h : Les Femmes d'Albi ; 995 h : Les Femmes d'Albi ; 997 h : Les Femmes d'Albi ; 999 h : Les Femmes d'Albi ; 1001 h : Les Femmes d'Albi ; 1003 h : Les Femmes d'Albi ; 1005 h : Les Femmes d'Albi ; 1007 h : Les Femmes d'Albi ; 1009 h : Les Femmes d'Albi ; 1011 h : Les Femmes d'Albi ; 1013 h : Les Femmes d'Albi ; 1015 h : Les Femmes d'Albi ; 1017 h : Les Femmes d'Albi ; 1019 h : Les Femmes d'Albi ; 1021 h : Les Femmes d'Albi ; 1023 h : Les Femmes d'Albi ; 1025 h : Les Femmes d'Albi ; 1027 h : Les Femmes d'Albi ; 1029 h : Les Femmes d'Albi ; 1031 h : Les Femmes d'Albi ; 1033 h : Les Femmes d'Albi ; 1035 h : Les Femmes d'Albi ; 1037 h : Les Femmes d'Albi ; 1039 h : Les Femmes d'Albi ; 1041 h : Les Femmes d'Albi ; 1043 h : Les Femmes d'Albi ; 1045 h : Les Femmes d'Albi ; 1047 h : Les Femmes d'Albi ; 1049 h : Les Femmes d'Albi ; 1051 h : Les Femmes d'Albi ; 1053 h : Les Femmes d'Albi ; 1055 h : Les Femmes d'Albi ; 1057 h : Les Femmes d'Albi ; 1059 h : Les Femmes d'Albi ; 1061 h : Les Femmes d'Albi ; 1063 h : Les Femmes d'Albi ; 1065 h : Les Femmes d'Albi ; 1067 h : Les Femmes d'Albi ; 1069 h : Les Femmes d'Albi ; 1071 h : Les Femmes d'Albi ; 1073 h : Les Femmes d'Albi ; 1075 h : Les Femmes d'Albi ; 1077 h : Les Femmes d'Albi ; 1079 h : Les Femmes d'Albi ; 1081 h : Les Femmes d'Albi ; 1083 h : Les Femmes d'Albi ; 1085 h : Les Femmes d'Albi ; 1087 h : Les Femmes d'Albi ; 1089 h : Les Femmes d'Albi ; 1091 h : Les Femmes d'Albi ; 1093 h : Les Femmes d'Albi ; 1095 h : Les Femmes d'Albi ; 1097 h : Les Femmes d'Albi ; 1099 h : Les Femmes d'Albi ; 1101 h : Les Femmes d'Albi ; 1103 h : Les Femmes d'Albi ; 1105 h : Les Femmes d'Albi ; 1107 h : Les Femmes d'Albi ; 1109 h : Les Femmes d'Albi ; 1111 h : Les Femmes d'Albi ; 1113 h : Les Femmes d'Albi ; 1115 h : Les Femmes d'Albi ; 1117 h : Les Femmes d'Albi ; 1119 h : Les Femmes d'Albi ; 1121 h : Les Femmes d'Albi ; 1123 h : Les Femmes d'Albi ; 1125 h : Les Femmes d'Albi ; 1127 h : Les Femmes d'Albi ; 1129 h : Les Femmes d'Albi ; 1131 h : Les Femmes d'Albi ; 1133 h : Les Femmes d'Albi ; 1135 h : Les Femmes d'Albi ; 1137 h : Les Femmes d'Albi ; 1139 h : Les Femmes d'Albi ; 1141 h : Les Femmes d'Albi ; 1143 h : Les Femmes d'Albi ; 1145 h : Les Femmes d'Albi ; 1147 h : Les Femmes d'Albi ; 1149 h : Les Femmes d'Albi ; 1151 h : Les Femmes d'Albi ; 1153 h : Les Femmes d'Albi ; 1155 h : Les Femmes d'Albi ; 1157 h : Les Femmes d'Albi ; 1159 h : Les Femmes d'Albi ; 1161 h : Les Femmes d'Albi ; 1163 h : Les Femmes d'Albi ; 1165 h : Les Femmes d'Albi ; 1167 h : Les Femmes d'Albi ; 1169 h : Les Femmes d'Albi ; 1171 h : Les Femmes d'Albi ; 1173 h : Les Femmes d'Albi ; 1175 h : Les Femmes d'Albi ; 1177 h : Les Femmes d'Albi ; 1179 h : Les Femmes d'Albi ; 1181 h : Les Femmes d'Albi ; 1183 h : Les Femmes d'Albi ; 1185 h : Les Femmes d'Albi ; 1187 h : Les Femmes d'Albi ; 1189 h : Les Femmes d'Albi ; 1191 h : Les Femmes d'Albi ; 1193 h : Les Femmes d'Albi ; 1195 h : Les Femmes d'Albi ; 1197 h : Les Femmes d'Albi ; 1199 h : Les Femmes d'Albi ; 1201 h : Les Femmes d'Albi ; 1203 h : Les Femmes d'Albi ; 1205 h : Les Femmes d'Albi ; 1207 h : Les Femmes d'Albi ; 1209 h : Les Femmes d'Albi ; 1211 h : Les Femmes d'Albi ; 1213 h : Les Femmes d'Albi ; 1215 h : Les Femmes d'Albi ; 1217 h : Les Femmes d'Albi ; 1219 h : Les Femmes d'Albi ; 1221 h : Les Femmes d'Albi ; 1223 h : Les Femmes d'Albi ; 1225 h : Les Femmes d'Albi ; 1227 h : Les Fem

M. Joxe administrateur à Antenne 2 ?

Un film en relief sur FR 3

La Musique de l'holographie vole au secours de la chaîne en proposant

Coca-Colonisation

mel, d'acide phosphorique, d'arômes et du mystérieux concentré dénommé « T ».

Tout cela était malheureusement raconté assez platement au cours du « Mercredi de l'après-midi » sur TF 1, dans un film d'Otto C. Honegger, co-produit par les télévisions de Paris, Zurich, Hambourg et Stockholm. Sommes-nous vraiment « Occidentalisés » ? C'est possible puisque à l'époque, la consommation mondiale, une famille de quatre personnes absorbe, par an, la bagatelle de 3 200 bouteilles de ce produit inventé en 1866, au moment où les premiers vergers de poisons par un homme nommé Penbenton, mort ensuite dans la misère.

JOSÉE DOYER.

Jeudi 30 septembre

Vendredi 1^{er} octobre

FRANCE-MUSIQUE

- 12 h. *Équivalences* : œuvres de Couperin.
- 13 h. 35, Jazz d'«*vous plus*».
- 14 h. Jean Sibelius (en direct de studio) (19) : œuvres de schumann, Debussy, Ravel, Grieg, par J.-L. Bergerand, clarinette, D. M. piano.
- 14 h. 40, *Belle à la nuit* : œuvres d'Elgar, Katakisturata.
- 15 h. *Horaires d'concert*.
- 16 h. 1. *Matinée de la musique*.
- 17 h. 30. *Studio-Concept* (extraits du concert donné le 19 février 1982 au studio 106) : œuvres de Frescobaldi, Gabriel, Camille Saint-Saëns, Vivaldi, par C. Cois, violoncelle baroque.
- 18 h. 35, Jazz : Le club de la chanson.
- 19 h. *Maniques dansées* : cycle 1.
- 20 h. *20 Concert* (donné salle Pleyel à Paris, le 14 novembre 1981) : «*Apprenti sorcier*», de Dukas ; *Concerto pour piano*, de Liszt ; *Le chœur des saints*, de Saint-Saëns ; *Symphonie n° 9*, de Schubert, par le *Nouvel Orchestre philharmonique*, Dir. E. Krivine ; sol. : D. Jesson, violon.
- 21 h.5. *Le nuit sur France-Musique* : Les mots de François

هكذا من المأهول

	1 ligne*	1 ligne TTC
OFFRES D'EMPLOI	71,00	83,50
DEMANDES D'EMPLOI	21,00	24,70
IMMOBILIER	48,00	56,45
AUTOMOBILES	48,00	56,45
AGENDA	48,00	56,45
PROP. COMM. CAPITAUX	140,00	164,54

	1 ligne*	1 ligne TTC
OFFRES D'EMPLOI	71,00	83,50
DEMANDES D'EMPLOI	21,00	24,70
IMMOBILIER	48,00	56,45
AUTOMOBILES	48,00	56,45
AGENDA	48,00	56,45
PROP. COMM. CAPITAUX	140,00	164,54

ANNONCES CLASSEES

	1 ligne*	1 ligne TTC
ANNONCES ENCADREES	40,00	47,05
OFFRES D'EMPLOI	12,00	14,10
DEMANDES D'EMPLOI	12,00	14,10
IMMOBILIER	31,00	36,45
AUTOMOBILES	31,00	36,45
AGENDA	31,00	36,45

* Dégressifs selon surface ou nombre de parutions



emplois régionaux emplois régionaux emplois régionaux emplois régionaux

elf aquitaine

RECHERCHE POUR SON USINE DE LACQ (64)

AGENTS TECHNIQUES- ELECTRICIENS

PROFIL :
BTS en électrotechnique ou DUT génie électrique, option électrotechnique, ayant quelques années d'expérience dans la spécialité.

MISSION :
Selon profil du candidat, et sous les ordres d'un contremaître principal :
- dépannages et essais sur électronique de puissance et de commande
- modification d'installations existantes soit pour remédier à des anomalies qu'il aura constatées, soit pour améliorer le fonctionnement des installations existantes
- études et réalisation de petites installations électriques en Basse Tension généralement.

Régime de travail journée normale avec astreintes périodiques.
Première affectation : établissement aquitain.

Ecrire avec curriculum vitae et prétentions à SNEAP DC - Recrutement
26, Avenue des Lilas - Tour 12.04 - 64018 PAU CEDEX sous référence 46385.

DIRECTEUR (TRICE)
avec solide expérience,
Adr. C.V. s/n° 1.439 à Pierre
Lichet, S.A., B.P. 220, 75063
PARIS Cedex 02, où trans.

LA VILLE
D'AMIENS
recrute

**UN ATTACHE
OPTION
ANIMATION
CULTURELLE**

ou une personne titulaire
des diplômes permettant
de se présenter au concours
d'attaché, option animation
cultural (voir décret
du 15 juillet 1981).

Cet agent aura pour mission de
coordonner et de mettre en
œuvre les activités de l'office
cultural municipal.
Adresser candidature et C.V.
à la mairie d'Amiens
B.P. 2.720
80027 AMIENS Cedex
avant le 15 octobre.

20% d'expansion et des produits à développer.

Nous opérons sur un des marchés de mobilier de stockage des plus actifs. Notre compétence est largement reconnue, et notre notoriété établie. Notre usine de transformation métallurgique fabrique des équipements qui répondent aux nécessités actuelles du Libre Service. Mais il faut sans cesse innover pour anticiper l'évolution des besoins de nos clients français et européens, tout comme pour maintenir nos performances techniques et économiques.

Vous avez commencé votre carrière d'ingénieur A.M. dans la métallurgie. Mais si, dans cette courte expérience, les problèmes techniques vous ont évidemment intéressés, vous avez aussi découvert l'intérêt du dialogue avec vos collègues du marketing : comprendre les demandes des clients, les aider à les exprimer et à faire évoluer vos produits, assurer une protection industrielle, gérer la qualité, etc.

Vous conduirez donc la gestion et l'évolution de nos gammes de produits. Dans une usine à taille humaine, à 150 km au sud de Paris, au sein d'une société performante : expansion 20 % par an. Vous entretenez un dialogue permanent avec nos clients, nos commerciaux, nos techniciens et bien sûr notre Direction Générale, qui vous délègue sans restriction la maîtrise des moyens nécessaires. Voulez-vous écrire à SIRCA sous la réf. 826 7884.

Sirca
64, rue La Boétie - 75008 PARIS
MEMBRE DE SYNTHEC

Société Mutuelle région OUEST
recherche

RESPONS. DE SON SYSTEME D'INFORMATION

Très bonnes connaissances en informatique.
Expérience en organisation et conception systèmes, comptabilité, contrôle de gestion.
Envoyer C.V. et lettre motivation à : M. BOISARD,
C.M.C.M.F., 9, rue de Chavane, 93002 LAVAL CEDEX.

En relation directe avec le directeur du marketing, vous participerez à l'élaboration et appliquerez les stratégies marketing pour les marques, les produits, les méthodes commerciales et l'animation des ventes.

Vous animerez une équipe de 8 personnes chargée de :

- la conception, l'élaboration et l'animation de la formation commerciale pour développer les concessionnaires et leur force de vente ;
- l'animation du V.A.G. club vendeurs ;

- le lancement de nouveaux modèles ;
- les opérations stimulation et création de trafic ;
- l'organisation de manifestations et salons.

Vous disposerez d'une voiture et serez mobile pour intervenir sur l'ensemble du territoire national.

La réussite dans ce poste débouchera vers des responsabilités plus importantes dans le marketing ou d'encadrement commercial.

Une formation supérieure, 5 années d'expérience (formation commerciale - vente - promotion), la connaissance de l'allemand ou de l'anglais sont indispensables. Vous bénéficierez d'un salaire attractif et d'avantages sociaux liés au développement de la société.

Marketing Terrain

V.A.G.
Envoyer C.V. photo et prétentions
sous réf. PP 13 à V.A.G. France
Direction du Personnel et des
Relations Sociales
BP 62, 02600 VILLERS-COTTERETS.



Nous prions instamment nos annonceurs d'avoir l'obligeance de répondre à toutes les lettres qu'ils reçoivent et de restituer aux intéressés les documents qui leur ont été confiés.

emplois
internationaux

GRUPE D'INGENIERE
recherche pour le Moyen-Orient
INGENIEUR-TELESYSTEME
HARDWARE, SOFTWARE, TELECOMMUNICATION
connaissances souhaitées : opérations de précommissioning et commissioning.
Envoyer C.V. détaillé à : M. VALENS-CONSEL - B.P. 389
75064 PARIS CEDEX 02.

Toulouse EGOR MIDI-PYRENEES

Avec des implantations nationales et internationales et plus de 800 missions traitées par an le Groupe EGOR est le premier cabinet français de conseil en recherche de cadres.

Aujourd'hui le Groupe EGOR ouvre sa délégation régionale Midi-Pyrénées à Toulouse.

Alain Zeller et Robert Fabbris se tiennent à votre disposition.

EGOR MIDI-PYRENEES
Le Sully, 1 place Octavie
31000 Toulouse
Tél. (61) 22.50.80.

LA CAISSE DE DEVELOPPEMENT DE LA CORSE

recherche
pour sa délégation de BASTIA

INGENIEUR ECOLE CENTRALE

Envie : Caisse de Développement de la Corse,
9, cours du Général-Lederc, 20000 AJACCIO.

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

Import. bureau d'études techniques recherche dans le cadre de son activité pour la région du Nord et la région parisienne
UN INGENIEUR DIPLOME
E.T.P., I.D.N. ou équivalent ayant 2 ans d'expérience minimum pour assurer la coordination des études et la responsabilité d'opérations de bâtiment et d'infrastructures. Env. C.V. + prétentions à O.P.F., n° 431, 2, rue de Sèze, 75009 PARIS qui transmettra.

PARIS (17^e)
ORGANISME FINANCIER DU LOGEMENT SOCIAL
offre poste stable de
CHEF SERVICE FINANCIER et STATISTIQUES
Ce poste comprendra à candidat (a) âgé de 35 ans minimum, ayant une formation supérieure et une expérience de l'organisation et de l'animation d'un service similaire (équipe de 7 personnes actuellement).

Une connaissance des techniques statistiques et de la comptabilité sont indispensables.
Adr. C.V. manuscrit indiquant derniers émoluments perçus à : S.O. I.r.t. 81422
3, r. de Téhéran, 75008 PARIS

École Sup. de Gestion
recherche
ENSEIGNANT
(Travail indépendant)
en COMPTABILITE
et INFORMATIQUE
Urgent. Tél. : 843-35-43

STÉ d'envergure Nationale d'exploration et de maintenance d'inst. de chauffage et de climatisation recherche pour région parisienne

1 JEUNE TECHNICIEN
Formation et si possible expérience chaudière et cond. d'air.
Niveau S.T.S. Magerman-Perrot ou similaire.

Le poste à pourvoir comporte des tâches diversifiées on veut de seconde ingénieur.

1 ELECTROMECANICIEN
pour conduite et maintenance d'installations de climatisation à PARIS.
Envie avec C.V. et prêt à A.M.P. sous n° 5250/S.
40, rue Olivier-de-Berres,
75015 PARIS, où trans.

COMMERCIAL HAUT NIVEAU

De formation ESC ou équivalent, âgé d'environ 35 ans, votre expérience commerciale témoigne d'ouverture à la technique, d'un goût certain pour l'action sur le terrain, d'une grande disponibilité personnelle.

Vous parlez l'allemand et, si possible, l'anglais.

Vous vous estimez capable d'assurer d'importantes responsabilités de vente.

Dans ce cas, vous pouvez rejoindre une entreprise de taille humaine, filiale d'un grand groupe fabriquant et commercialisant des produits utilisés principalement par les PME.

Il vous sera confié le suivi et le développement d'une partie de la clientèle existante en France. Progressivement, vous prendrez également en charge des missions de prospection et de suivi commercial à l'étranger.

La rémunération, importante, sera fonction de l'âge, et de l'expérience du candidat.

Le poste, comportant de fréquents déplacements de courte durée, est basé en proche banlieue Paris Ouest.

Adresser C.V. détaillé et photo à No 47.662
CONTEXTE PUBLICITE 20, Avenue de l'Opéra
75040 PARIS CEDEX 01, qui transmettra.

F.J.T. recherche
ANIMATEUR (TRICE)

travail d'équipe.
option d'insertion sociale et professionnelle.
ouverture sur le quartier.
convention collective U.F.J.T.
Ecrire au foyer d'attribution,
80, rue Vitruve, 75020 Paris.

COLLABORATEUR standing.
Ecr. à M. LIVRY, 148, r. Saint-Honoré, Paris-1^{er}, qui trans.

ADMINISTRATEUR DE BUREAU
Syndic de copropriété PARIS (8^e)
PRINCIPAL DE GERANCE.
référence dans la profession.
libre de suite. Ecr. avec C.V. et
prétentions, B.P. 156, à M. du
Muzet, 75002 Paris Cedex 02
(service 73), qui transmettra.

C.N.R.S.
rech. pr traductions à domicile
de résumés documentaires
DIPLOMES (DES)
SCIENTIFIQUES
(tous domaines)
de langue maternelle anglaise.
Ecr. C.N.R.S. Div. Traductions
26, rue Boyer
75871 PARIS Cedex 20.

Etablissements privés de centres
proche banlieue Ouest
proposent demi-journées
PROFESSEUR DE FRANCAIS
travail équipe, méth. actives
Envoyer curriculum et photo
sous le n° 07.288 M. à
BLEU, 17, rue Labat,
94307 Vincennes Cedex,
qui transmettra.

INGENIEURS

TELETRANS, HARDWARE,
3 ans d'expérience en télé-
transmission (TELEPHONE -
TELEGRAPHIE - DOMESTIQUE)
Gilles Thomas, 337-50-02

La Commune de Combs-la-Ville
(Seine-et-Marne)
recherche

UN INGENIEUR DIRECTEUR
(TRICE)
DES CENTRES D'ACCUEIL
ET DE LOGEMENT MATERNELS

Les candidats doivent :
- Être REDACTEUR, op-
tion Animation
ou être titulaire de l'un des di-
plômes leur permettant de se
présenter au concours dans les
meilleures délais.

S.A.F.D., CAPASE, DEFA
- Avoir une expérience en
animation et de préférence au
service des jeunes enfants.

SALAIRE NET DE DÉBUT :
4.000 F.
Adresser candidature manus-
crite et C.V. à M. le Député-
Maire de COMBS-LA-VILLE
(77390)

importantes études rech. d'urgence
INGENIEURS

STENO DACTYLO expérimenté.
Appliqués rédaction, se-
rétions publiques. Con-
sultant machine traitement
de texte sophistiqué. Début, d'as-
surer. Env. C.V., photo et prêt à
A.M.P. sous n° 5248/S.
40, rue Olivier-de-Berres,
75015 PARIS qui transmettra.

Sid technicien industriel
recherche pour région
VITRY-SUR-SEINE
(93000) prescrite
recherche pour région
STENO DACTYLO
Expérimenté
DACTYLO
Expérimenté
Libre de suite
Tél. pr. n° 580-85-05

représentation offres

LES ÉDITIONS DU SEUL

recherche
UN REPRÉSENTANT
pour un secteur ouest de la France.
Expérience de l'ère nécessaire.
Ecrire avec C.V. manuscrit et photo à : Éditions du Seul,
Service Commercial, 27, rue Jacob, 75006 PARIS

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

OFFRES D'EMPLOIS

FRANCE CABLE RADIO

Nous sommes une importante société au service de la communication dans les entreprises. Nous intervenons pour le conseil, l'installation et l'ingénierie de réseaux et de systèmes de télécommunications, de télématique et de bureautique.

Nous proposons un certain nombre de services liés à la télématique : téléconférence, système de courrier électronique. Nous sommes chargés de la commercialisation des services émis par le satellite de télécommunication TELECOM 1. Nous recherchons pour la région Rhône-Alpes :

Ingénieur commercial télématique

responsable de la vente des services proposés par notre Compagnie.

Ingénieur diplômé, 32 ans minimum, vous êtes un vendeur confirmé capable de prendre des contacts à haut niveau.

Vous avez acquis une expérience en Télécommunications et Téléinformatique et vous êtes, si possible, originaire de la région Rhône-Alpes. (réf. MRE/FC/IC).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS



Le groupe Lafarge-Coppee (30 000 personnes), présent dans dix-sept pays, dans des secteurs d'activité tels que l'industrie cimentière, l'ingénierie et la biochimie, recherche pour renforcer l'équipe informatique de l'une de ses sociétés : Ciments Lafarge France, des

Analystes

Ils seront affectés à un secteur d'activité pour lequel ils auront à consolider et à développer des applications de gestion (Cobol). De bonnes notions en comptabilité seront un atout supplémentaire. Ils participeront avec les utilisateurs aux choix des procédures à adopter.

De niveau Bac + 4 années d'études supérieures, les candidats auront trois à quatre ans d'expérience afin d'être rapidement impliqués dans la réalisation des applications (réf. MOL/LC/AN).

Des candidats de valeur pouront trouver au sein du groupe Lafarge-Coppee la possibilité d'une évolution à la mesure de leurs ambitions.

Ces postes sont à pourvoir au siège social à Saint-Cloud (proximité transports en commun).

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, en mentionnant la référence du poste choisi.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

Analystes-programmeurs

Ils seront chargés de l'analyse organique et de la programmation de diverses applications afin de répondre aux besoins des utilisateurs.

Ces postes conviendront à des informaticiens de niveau Bac + 2 (DUT ou équivalent) ayant deux ans d'expérience et connaissant Cobol (réf. MOL/LC/AP).



Nous sommes équipés d'un IBM 3031 sous DOS, CICS, VTAM, DL 1. Pour permettre l'accroissement de notre réseau de télématique (400 terminaux prévus dans nos agences) et le développement de nos projets sous SGBD, nous mettons en œuvre actuellement un IBM 3033 avec VM et souhaitons passer à MVS pour la fin de 1983.

Nous recherchons un

Programmeur système

dont la solide expérience (si possible de MVS) nous permettra, dans un premier temps, de réussir cette importante mutation.

De plus, en renforçant notre équipe système (actuellement trois personnes), nous serons en mesure de tirer profit de l'évolution permanente des techniques informatiques.

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence MRE/CA/PS.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

Porte de PANTIN. Notre société (1 100 personnes) jouit d'une renommée internationale sur les marchés des parfums et des cosmétiques. Notre directeur informatique, dans le cadre de son nouveau plan, recherche

Chef de projet

Vous êtes diplômé d'une université et votre expérience d'environ 5 ans dans un poste similaire vous a conduit à travailler sur des projets de gestion. Nous vous confierons le développement de nos applications compatibles.

Vos qualités humaines, votre sens de l'organisation et votre contact avec les utilisateurs seront vos meilleurs atouts pour réussir dans ce poste (réf. MRE/BO/CP).

Ingénieur système

Voire formation supérieure en informatique (DUT, MIAGE...), enrichie d'une expérience de 5 ans minimum dans un poste d'ingénieur système sur IBM 43 XX - DOS/VSE, CICS, DL 1 vous permet aujourd'hui de prendre la responsabilité des moyens techniques de notre site.

Rattaché au directeur informatique, vous assurerez les missions classiques de la fonction système (mise en œuvre, optimisation...) et vous serez également amené à jouer un rôle de CONSEILLER pour les grandes options techniques (HARD et SOFT) (réf. MRE/BO/IS).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

ile de france pharmaceutique

Nous sommes un important grossiste répartiteur (2 000 personnes) de produits pharmaceutiques. Nous assurons l'approvisionnement en temps réel de nos 6 500 clients, grâce à nos 18 établissements en France. Nous recherchons un

Chef de service études

pour notre direction informatique (25 personnes au total) équipée de deux IBM 4341 (DOS/VSE - CICS) et de plus de deux cents terminaux et mini-ordinateurs.

Responsable du développement et de l'ensemble des applications : gestion de distribution (prives de commandes, stocks, livraisons, facturation...) et gestion administrative, vous saurez faire évoluer notre informatique.

Diplômé de l'enseignement supérieur (École d'Ingénieur ou MIAGE), ayant une expérience de 6 à 7 ans en tant que responsable d'une équipe de développement, vous saurez naturellement vous faire apprécier par vos compétences techniques. Bien entendu, vous maîtrisez Cobol et Assembler.

Lieu de travail : ASNIERES.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature sous référence MOL/IF/IS.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

L'un des plus importants groupes d'assurances français doté de puissants moyens informatiques décentralisés recherche pour son Département ETUDES, situé à Paris, un

Responsable de projets « Chef de secteur comptabilité et placements »

Sa mission est d'assurer, dans le cadre des méthodes et procédures de la direction informatique, la mise en œuvre et la coordination des moyens nécessaires à la vie d'un ensemble de projets.

Il encadrera une équipe d'études et de réalisations d'environ 10 personnes. Il participera aux relations entre son secteur et l'unité utilisatrice et coordonnera les projets dans toutes leurs étapes (conception, réalisation, mise en place, maintenance).

Pour ce poste, nous souhaitons rencontrer des chefs de projet justifiant d'une expérience de cinq ans minimum vécue dans un environnement Temps Réel sur grands systèmes IBM et possédant une formation supérieure (école d'ingénieur, MIAGE...).

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, s/réf. MOL/AS/RP.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS



Afin de gérer en temps réel notre importante activité au niveau national (5 000 personnes, 20 magasins - C.A. : 3 milliards de francs), nous disposons d'une informatique distribuée comprenant un CII-HB 66 biprocesseur et un réseau de terminaux et mini-ordinateurs reliés à un front MINI 6.

Pour renforcer l'équipe système, nous recrutons un

Ingénieur mini-systèmes

Vous serez chargé tout d'abord d'optimiser les fonctions de base du MINI 6 central sous l'aspect système et de vous familiariser avec les autres mini-ordinateurs.

Par la suite, vous aurez à prendre en charge un important réseau pour y intégrer de façon évolutive les différents aspects de nos télécommunications : télé-informatique, télex, messagerie électronique...

Ce poste conviendrait à un diplômé de l'enseignement supérieur (ingénieur ou universitaire) possédant une première expérience système (1 à 2 ans) sur mini-ordinateur (MINI 6 de préférence) et souhaitant acquérir une compétence en réseau.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, s/réf. MOL/BH/IS.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

La Caisse Centrale des Banques Populaires

Nous sommes actuellement équipés d'un IBM 3033 en OS/MVS sous IMS DB/DC auxquels sont reliés environ 900 terminaux via SNA TRANSPAC.

Nous nous préparons à recevoir en fin d'année un IBM 3081. Nous recherchons un jeune

Ingénieur système

De formation DUT ou équivalent, vous possédez une première expérience système (deux ans minimum) sur une configuration comparable et connaissez si possible IMS et/ou VTAM.

Outre les avantages liés à la banque, nous vous proposons une rémunération en rapport avec vos qualifications et, pour faciliter votre intégration, nous prévoyons une période de formation. Lieu de travail : Métro Bourse.

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous référence MRE/CC/IS.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

BANQUE FRANCAISE DU COMMERCE EXTERIEUR

pour son Département Informatique et Organisation équipé de trois ordinateurs IBM (1 x 3033 - 2 x 3031, CICS - DL 1) et d'un réseau de 150 terminaux devant être progressivement remplacés par des mini-ordinateurs, recherche des

Analystes

(réf. MOL/BC/AN)

Analystes-programmeurs

(réf. MOL/BC/AP)

pour le développement de projets bancaires intégrant la spécificité de la B.F.C.E. et les nouvelles orientations techniques.

Les analystes, de formation supérieure (MIAGE ou équivalent), seront opérationnels grâce à une expérience de 2 à 3 ans en analyse et programmation Cobol et CICS dans des projets importants.

Les analystes-programmeurs, de niveau DUT ou équivalent, auront pratiqué pendant 1 à 2 ans la programmation Cobol et si possible dans un contexte CICS.

L'évolution des techniques spécifiques de la B.F.C.E. permettra l'actualisation des connaissances informatiques des candidats retenus.

Lieu de travail : quartier Opéra.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi à

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS



Responsable de projets Aide à la décision

Nous souhaitons vous confier l'animation de l'équipe chargée des applications d'aide à la décision (SGBD micro et macro-économiques, logiciels d'analyse et traitement des données, modélisation et simulation).

Vous serez responsable du développement et de la promotion des produits existants ou nouveaux.

Ingénieur Grandes Ecoles, vous possédez une expérience de trois à cinq ans en SSCI de préférence. Chef de projets sur des contrats clé en main, vous avez acquis des compétences techniques et commerciales que vous pourrez valoriser dans ce poste de manager (réf. MRE/TSE/RP).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi.

Conseil en Recrutement

10, Rue Auber - 75009 PARIS

Chefs de projets

Nous souhaitons vous confier la responsabilité du développement et de la promotion de produits logiciels interactifs dans le domaine de la gestion.

Vous interviendrez comme « maître d'œuvre » (cahier des charges, analyse, supervision de la réalisation) dans un esprit méthodologique.

Ingénieur ou universitaire, vous possédez une première expérience (1 à 3 ans) acquise chez un utilisateur, ou une SSCI. Analyste fonctionnel sur des projets de gestion, vous avez acquis le sens de l'efficacité et de la méthode et souhaitez élargir vos responsabilités dans un poste évolutif (réf. MRE/TSE/CP).

Le Monde

économie

Le plan de redressement de la Sécurité sociale

F.O. a la première réagi au plan de redressement financier de la Sécurité sociale qu'a présenté, mercredi, M. Bérégovoy après adoption par le conseil des ministres. Si F.O. « se déclare d'accord » avec les mesures concernant les laboratoires pharmaceutiques et les médicaments, elle exprime « les plus vives réserves sur l'instauration d'un forfait hôtelier » et demande audience au ministre pour « réexaminer » la majoration des cotisations des préretraités.

A propos de la révision des méthodes de majoration des prestations — alignées sur l'évolution des salaires et des prix en 1983, F.O. exprime son inquiétude : elle « redoute » que ces mesures, « se traduisent par un tassement sensible du pouvoir d'achat, ce qui ne manquera pas d'avoir une incidence sur la consommation, donc sur l'emploi ».

Même réserve à la C.F.D.T. qui, jeudi, a tenu une conférence de presse pour souligner les

aspects négatifs du projet qui fait surtout contribuer les assurés, donc les salariés. Elle demande la suppression du forfait hôtelier, mais approuve l'harmonisation des cotisations, le fait qu'il n'y ait pas de diminution des prestations et l'assurance de réformes plus profondes. Pour les cégétistes, le plan, sans constituer une grande réforme, une étape est positive vers d'autres modifications.

Quant à la C.G.T., elle se déclare « non satisfaite », regrettant que « l'essentiel des efforts soit demandé aux assurés, salariés et préretraités ».

Pour le parti communiste marxiste-léniniste, « le projet de loi sur la Sécurité sociale fait plus appel à la solidarité des travailleurs qu'à celle du patronat. (...) Des mesures auraient permis de financer le déficit de la Sécurité sociale : assoir les cotisations sur l'ensemble des revenus et non sur les seuls salaires, faire payer les dettes patronales considérables, frapper les profits à tous les niveaux ».

Le projet de loi

Les objectifs économiques et sociaux

Après avoir rappelé que l'amélioration de la situation de l'emploi demeure la priorité du gouvernement ainsi que le redressement de la compétitivité de l'économie, le ministre des affaires sociales indique que l'objectif du gouvernement est :

- De respecter l'équilibre budgétaire de la loi de finances et de la Sécurité sociale ;
- De ne pas augmenter les cotisations des employeurs et des salariés ;
- D'aligner les évolutions des revenus et des prestations sociales sur celles des prix (8 %).

Freinage des dépenses et des prestations sociales

- L'ensemble des évolutions nominales des dépenses sociales seront alignées en 1983 sur ces objectifs. Ceci vaut, en particulier, pour : les salaires des personnels hospitaliers ; les honoraires des personnels médicaux et paramédicaux, au-delà des revalorisations qui seront négociées au titre de la sortie du blocage ; les budgets hospitaliers et les prix de la pharmacie ;

- La revalorisation des prestations familiales (+ 7,5 % au 1^{er} janvier 1983, comprenant le rattrapage 1982, et + 4 % au 1^{er} juillet 1983, au titre du premier semestre) ;

- La revalorisation des pensions de retraite et du minimum vieillesse de 4 % au 1^{er} janvier et de 4 % au 1^{er} juillet 1983 (avec rattrapage éventuel en fin d'année) (ceci implique une modification des règles d'évolution, les retraites progressant jusqu'à présent en fonction de l'évolution des salaires des années précédentes). Economies : 6 à 10 milliards de francs ;

- De plus, en ce qui concerne la croissance des dépenses hospitalières, l'augmentation des effectifs sera limitée et les mesures prises en 1982 pour éviter les dérapages seront maintenues en 1983. La croissance des dépenses d'hospitalisation publique devrait pouvoir ainsi être limitée à 14,5 % (+ 22 % en 1982).

Maîtrise des dépenses hospitalières

Le financement de l'hôpital est fondé jusqu'à présent sur un mode de tarification à l'unité : le prix de journée pour l'essentiel, mais aussi la consultation externe, l'acte diagnostique, la sortie de l'ambulance, etc.

Les effets pervers de ce système sont connus et dénoncés depuis longtemps : l'hôpital a avantage, ou croit l'avoir, à accueillir et à conserver le plus de malades possible, à développer l'activité technique la plus intensive, et aussi, finalement, à coûter le plus cher possible à l'assurance-maladie.

La loi hospitalière du 31 décembre 1970 avait prévu déjà une réforme de la tarification : en douze ans, seules quelques expériences ont été conduites, rien de plus.

Le gouvernement a donc décidé de mener une réforme de grande portée en instituant le principe du financement de chaque établissement par l'assurance-maladie au moyen d'une dotation globale préétablie déterminée au début de l'exercice budgétaire (il s'agit de la création d'un budget global, applicable au 1^{er} janvier 1984).

Cette dotation discutée entre les établissements, les caisses et la tutelle serait versée, pour le compte de tous les régimes par une caisse-pivot.

Maîtrise des dépenses médicales

Outre le freinage des honoraires médicaux, de la baisse des prix de certains médicaments, du développement d'expériences de prévention, le ministre a reçu le mandat de mettre en place un « livret de santé » des malades.

Pour respecter le secret médical, les malades ne seront pas obligés de montrer ce livret médical.

Majoration de certaines cotisations

Les cotisations des exploitants agricoles sont majorées de 16 %.

- L'assiette des cotisations des non-salariés non agricoles, décalée par rapport à celle du régime général sera progressivement ajustée pour couvrir le besoin de financement des caisses de non-salariés et améliorer leur système de protection sociale. (Ceci sera négocié avec les intéressés et qui pourra être assorti d'une amélioration des prestations, se traduira par une majoration des cotisations maladie et vieillesse d'environ 17 %). Recettes : 800 millions de francs par exemple pour la caisse vieillesse des artisans.

- Les cotisations maladie versées par les collectivités locales seront ajustées pour tenir compte de l'évolution des dépenses de prestations en nature ; mais parallèlement, les cotisations qu'elles versent au régime spécial de retraite sont allégées pour

que les charges globales des collectivités locales ne soient pas modifiées.

(Actuellement les collectivités locales payent une cotisation de 8 % sur la totalité du salaire comme dans le régime général, mais seulement de 2 % sur le salaire plafonné au lieu de 5,45 % dans le régime général).

Les cotisations des préretraités seront alignées le 1^{er} avril 1983 sur celles des salariés. Les préretraités qui versent actuellement une cotisation maladie de 2 % devront payer 5,5 % pour la maladie ; 0,1 % pour l'assurance-veuvage, et 4,7 % dans la limite du salaire plafond pour l'assurance-vieillesse.

Toutefois, les préretraités dont le revenu de remplacement est inférieur au SMIC seront exonérés de cotisations.

Cette exonération concernera le tiers environ des préretraités, ceux dont le salaire antérieur était supérieur à 4 800 F par mois.

Afin d'éviter l'effet de seuil, il est précisé que les cotisations ne pourront avoir pour effet de ramener le revenu net à un niveau inférieur au seuil. Recette : 1,5 milliard de francs en 1983.

Avantage : Le projet de loi prévoit que les préretraités seront désormais pris en compte dans le calcul du salaire annuel moyen des dix meilleures années pour l'évaluation de la retraite.

Cotisation sur l'alcool et le tabac

A la « date jugée utile, en fonction de l'évolution du budget de la Sécurité sociale » seront créées des « cotisations », timbres ou vignettes sur l'alcool et le tabac (6 milliards de francs de recettes versées à la caisse d'assurance-maladie) ; le terme cotisation au lieu de vignette implique que cette mesure sera comprise dans l'indice des prix et aura un effet inflationniste.

Forfait hospitalier

A une date non précisée, et en fonction de l'évolution du budget de la Sécurité sociale, sera institué un forfait hospitalier de 20 F par jour, à la charge des malades. En seront exonérés les plus démunis, les accédés du travail et les femmes en maternité. Recette : 2 milliards de francs en année pleine.

Contribution de l'Etat

L'allocation aux adultes handicapés qui garantit à toute personne dont le handicap est d'au moins 80 % un revenu égal au montant du minimum vieillesse, soit 2 125 F par mois depuis le 1^{er} juillet 1982 pour une personne seule, et financée jusqu'à présent par la caisse d'allocation familiales, sera désormais prise en charge par l'Etat (7,5 milliards de francs).

- Les moindres dépenses par l'Etat, dues notamment à l'aide moins forte qu'il apportera aux régimes des non-salariés, en raison de la majoration de leurs cotisations se traduiront par une économie de 3 milliards de francs qui sera affectée au régime général.

Trésorerie de la caisse-maladie

- Cession d'une partie de son patrimoine (250 millions de francs) : remboursement plus rapide par les assurances privées en cas d'accident de la route (1,3 à 1,5 milliard de francs).

Amélioration des prestations

- Le taux de la pension de réversion sera porté de 50 à 52 % dans le régime général et les régimes légaux alignés sur lui (salariés agricoles, artisans, commerçants) à compter du 1^{er} décembre 1982.

- Les pensions de réversion liquidées avant cette date seront revalorisées de 4 %.

- Un dernier rattrapage sera effectué pour les pensions liquidées avant la date d'effet de la loi de décembre 1971 (« avant-loi Boulin ») à compter du 1^{er} décembre 1982.

- La réforme des prestations familiales, annoncée en 1982 puis reportée, interviendra au plus tôt en juillet 1983 (allocation d'orphelin, création d'une allocation au dernier enfant à charge, etc.).

- Meilleur remboursement des frais de lunettes et prothèses dentaires.

- Suppression de la franchise pour la vingt-sixième maladie en 1983.

La contribution de l'industrie pharmaceutique

En quelques lignes, le communiqué du conseil des ministres annonce l'instauration d'une taxe sur la publicité pharmaceutique et la réduction du prix de certains médicaments. Ces deux mesures sont d'une importance certaine pour l'industrie pharmaceutique, d'autant qu'elles préviennent d'une troisième décision qui sera, elle, plus cruciale encore : l'abaissement de 70 % à 40 % du remboursement d'un certain nombre de médicaments par la Sécurité sociale.

M. Bérégovoy n'a donné aucune indication précise sur les modalités de la taxe portant sur la publicité pharmaceutique, se bornant à signaler qu'elle serait « uniforme ou progressive ». Il semble cependant acquis que cette taxe serait proportionnelle à l'importance des sommes que les laboratoires consacrent à la publicité, et non uniforme ; qu'elle serait assise sur l'ensemble des dépenses considérées comme publicitaires, c'est-à-dire qu'elle inclurait, outre les sommes imputables à la publicité directe, celles que les laboratoires consacrent à la « visite médicale ». Or le coût que représente pour les firmes le traitement des « visiteurs médicaux » chargés de l'« information » des médecins par les laboratoires est loin d'être négligeable.

Cette mesure frappera également la presse médicale qui vit largement des subsides que lui procure l'industrie pharmaceutique et proteste avec véhémence, depuis plusieurs semaines, contre ce qu'elle ressent comme une menace vitale.

Seconde mesure annoncée par le gouvernement : la baisse du prix de « certains médicaments », dont la liste n'a pas été dévoilée. Il semble cependant qu'il s'agisse de dix spécialités produites par huit entreprises, dont un certain nombre de firmes étrangères. Les baisses s'échelonneront entre 5 % et 20 % des prix de ces médicaments.

D'autre part, les grossistes-répartiteurs voient leur marge bénéficiaire réduite de 1 % (de 10,7 à 9,7 %). Le gouvernement limite en outre leur droit à consentir des ristournes aux pharmaciens d'office à 3 %, sur les produits qu'ils vendent, alors qu'auparavant ce droit ne faisait pas l'objet d'une réglementation stricte.

Enfin, dernière mesure, sur laquelle M. Bérégovoy est resté muet : la gouvernance à l'intention d'abaisser de 70 % à 40 % le taux de remboursement d'un certain nombre de médicaments. Deux hypothèses avaient été ouvertes : soit la suppression pure et simple du remboursement de certains produits aujourd'hui pris en charge à 40 %, soit l'abaissement de 70 % à 40 % d'une autre catégorie de produits. C'est cette seconde hypothèse qui sera très vraisemblablement retenue, sur les instances de l'industrie pharmaceutique. Le gouvernement s'est en effet rendu aux raisons des industriels qui faisaient valoir qu'elle serait moins préjudiciable à la branche, et qu'en particulier on éviterait ainsi de pénaliser durablement les plus petits laboratoires.

On interprète, cependant, au Syndicat national de l'industrie pharmaceutique (SNIP) l'ensemble de ces mesures comme un acte de défiance déclarée. Le gouvernement estime de son côté que l'industrie du médicament doit participer « à l'effort du pays ». M. Bérégovoy déclarait le 29 septembre à la sortie du conseil des ministres : « Nous ne succomberons ni devant ces lamentations ni devant ces pressions. » Il parlait, disait-on ce mercredi à son cabinet, de « tous » les groupes de pression.

CLAIRE BRISSET.

LA VIGNETTE SUR LE TABAC ET LES ALCOOLS

M^{me} Veil : « J'y avais songé »

M^{me} Simone Veil, ancienne ministre de la santé et de la Sécurité sociale, considère que l'instauration d'une vignette sur le tabac et les alcools n'est pas, « en soi, une mauvaise mesure ». Elle nous a notamment déclaré : « J'y avais songé, mais j'ai dû renoncer en raison des conséquences qu'aurait eues une telle mesure sur l'indice des prix. Il s'agit toujours de ce type de mesures qui peuvent contribuer à combler le déficit de la Sécurité sociale mais ne résolvent pas le problème du décalage entre l'augmentation des dépenses de santé et l'inflation. »

De la même façon, M^{me} Veil regrette de n'avoir pu instaurer le principe d'un forfait hospitalier. « Appliqué avec mesure, ce forfait est assez légitime. Toutefois, l'ancien ministre de M. Barre juge qu'il faut que « tous les Français et les organisations concernées aient le courage d'arrêter de parler d'une grande réforme de la Sécurité sociale et envisagent plutôt les choix qu'il convient de faire dans la conception de certaines prestations ». « Ce n'est pas, conclut-elle, en budgétisant ou en créant des caisses décentralisées que l'on parviendra à résoudre le problème du déficit de la Sécurité sociale. »

Les limites de la rigueur

(Suite de la première page.)

C'est donc bien d'un tournant qu'il s'agit si les pouvoirs publics prennent l'habitude de ne plus boucher les trous en catastrophe et de ne pas annoncer d'amélioration sans prévoir aussitôt leur financement.

Autres innovations, placées sous le signe de la rigueur, le plan Bérégovoy, prenant acte des difficultés économiques, refuse le recours traditionnel aux majorations générales de cotisations, un peu à la charge des employeurs. En revanche, le ministre des affaires sociales a obtenu gain de cause sur des efforts financiers qu'aucun socialiste n'aurait imaginé il y a un an encore : augmentation des cotisations des préretraités, ce qui est un acte de justice relative puisqu'il aligne les cotisations de ces personnes sur celles des salariés, et un acte courageux puisqu'il est contraire aux engagements du P.S. : création d'un forfait hôtelier, idée lancée par M^{me} Veil, reprise par M. Barrot, que le pouvoir giscardien n'avait pas osé appliquer ni que la C.G.T., la C.F.D.T., le P.C., y compris ses ministres, critiquent toujours aussi vivement ; institution de taxes ou cotisations sur l'alcool et le tabac, propositions souvent avancées dans le passé mais aussitôt rejetées ; freinage surtout de toutes les prestations sociales, alignées sur l'évolution en cours d'année des salaires alors que, depuis plus de trente ans, elles évoluaient en fonction des salaires des années précédentes. Là encore, il s'agit d'un tournant : M. Bérégovoy a certes insisté sur le maintien du pouvoir d'achat de toutes les prestations sociales et, au moment où des pays européens les regrettent, il s'agit là d'un fait positif, mais les temps anciens sont bien oubliés, lorsqu'on prometait une amélioration du pouvoir d'achat des allocations familiales ou du minimum vieillesse.

Responsabilité

L'appel à la responsabilité — certains diront le jeu de la carotte et du bâton — constitue la deuxième caractéristique du plan Bérégovoy. En décidant le principe d'un forfait hôtelier et des vignettes sur l'alcool et le tabac sans en donner la date d'application, le ministre a expliqué qu'il s'agissait de donner « des armes » au gouvernement pour accroître les recettes et l'évolution des dépenses le nécessitent. Revenant sur ce thème, M. Bérégovoy a précisé qu'il s'agissait d'un « contrat » passé avec tous les partenaires engagés dans l'assurance-maladie. « Nous voulons une politique où chaque partie prenante soit consciente de l'influence qu'elle exerce sur les dépenses : aux médecins et généralistes de maîtriser leur activité, aux assurés de se maîtriser aussi et de mieux veiller à leur santé. »

Autrement dit, chacun est prévenu : s'il ne comprime pas ses dépenses, il faudra alors payer : les vignettes, le forfait hôtelier deviendront réalité et il faudra même trouver d'autres ressources. M. Bérégovoy s'y est engagé : on

adaptera les recettes aux dépenses... « La Sécurité sociale sera équilibrée ».

Mais que vaut l'avertissement ? Il semble que, sur la proposition de M. Bérégovoy, le gouvernement devait décider et le principe et la date d'application de toutes les mesures d'économies et de recettes. En renonçant à fixer un calendrier pour la mise en œuvre des vignettes et du forfait hôtelier, M. Bérégovoy qui affirme n'avoir pas cédé aux pressions a dû composer car le conseil des ministres — autre interprétation possible — n'a pas osé trancher sur tout. Fant-il alors parler de reculade ? En habillant ces hésitations d'une volonté de passer un contrat avec les assurés, le ministre a certes esquisé une solution habile qui peut même s'avérer courageuse. Mais il lui faudra beaucoup de ténacité pour ne pas céder aux pressions et utiliser à temps « les armes » qu'il s'est données.

Au-delà de ces prestations on ne peut manquer de relever certaines incohérences. Ainsi, la contribution de solidarité des non-salariés à l'assurance-chômage est abandonnée mais remplacée par un effort contributif aux régimes maladie et vieillesse de ces assurés. L'idée est bonne car elle permettra de réduire les aides extérieures à ces régimes, mais elle est aussitôt abandonnée quand le ministre annonce que cet effort permettra d'améliorer les prestations des non-salariés.

Deuxième incohérence : pour trouver les 30 milliards de francs qui manquent d'ici la fin 1983, afin de financer les 538,6 milliards de francs des dépenses sociales — c'est-à-dire à la fin peu et beaucoup — il n'est pas sûr que le plan Bérégovoy — y compris les vignettes et le forfait hôtelier — soit suffisant. La sécurité sociale connaît un déficit chronique parce que ses dépenses, même en période d'expansion augmentent plus vite que les recettes (vieillesse plus de retraités, amélioration et coût croissant des techniques de soins, d'où dérapage constant des dépenses médicales) : il sera donc très difficile de ramener le rythme annuel d'augmentation des frais hospitaliers de + 22 % à 14 %. Le système de protection sociale à la française, financé surtout par les salariés, est aussi en déficit, car le chômage diminue le nombre de cotisants et réduit les recettes de la Sécurité sociale.

Une activité commune, que ralentit une aggravation du chômage, risque, comme par le passé, de replonger la Sécurité sociale dans les affaires du déficit. M. Bérégovoy l'a certes reconnu : la bataille pour sauver la Sécurité sociale est liée à celle pour l'emploi et la compétitivité de l'économie. Le dire est bien, mais il s'agit aujourd'hui d'agir et d'appliquer vite d'autres réformes annoncées... depuis des années : l'allègement des charges des entreprises de main-d'œuvre et la réelle fiscalisation de certaines prestations sociales.

JEAN-PIERRE DUMONT.

NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

AUSTIN M.G. TRIUMPH ROVER RANGE ROVER

S.A. GARAGE ST-SULPICE

11-13, rue Lobineau, 75006 Paris - 326.94.09

Métro : Mabillon

BD SUCHET

A LOUER
ÉTAT NEUF,

TRÈS BEL
HOTEL
PARTICULIER

à usage de
HABITATION
BUREAUX D'AMBASSADE
LOGEMENT D'AMBASSADEUR

S'adresser à M. BING
9, rond-point des Champs-Élysées, Paris-8^e
tel. 359.14.70

صكنا من الأصل

AGRICULTURE

LE RAPPORT DE LA MISSION AGRO-ALIMENTAIRE

Six cents millions de francs pour mobiliser la recherche dans le second secteur industriel de France

Le gouvernement dispose désormais d'un vademecum pour relancer son industrie agro-alimentaire. En mars, M. Chevènement, alors ministre de la recherche et de la technologie, passait commande à M. Joulin, P.-D.G. du Paim Jacques, d'un rapport sur l'avenir de l'agro-alimentaire en France. Celui-ci s'entourait de di-

verses compétences, venues de l'industrie mais aussi des trois ministères de la recherche, de l'agriculture et de la consommation. Une première en quelque sorte, qui réunit autour d'un même texte les intérêts contradictoires des producteurs, des transformateurs et des consom-

mateurs. Depuis, M. Chevènement a ajouté l'industrie à la palette de ses compétences. Aussi était-il tout indiqué pour présenter entouré de M^{mes} Cresson et Lalumière, mardi 28 septembre, les conclusions de ce rapport, qui propose d'accroître de 600 millions de francs sur trois ans les crédits de recherche-développement.

Comme il se doit dans un exercice de ce genre, on commence par situer l'importance du secteur : beaucoup d'emplois concernés directement - disons plusieurs millions. Deuxième rang dans l'industrie française, avec 135 milliards de valeur ajoutée et 12,8 % du chiffre d'affaires de toute l'industrie ; deuxième prix mondial dans la course aux exportations pour la catégorie agro-alimentaire, avec 17,5 % des exportations françaises en 1981.

Mais ce géant a ses faiblesses : la moitié des exportations sont des produits non transformés, le marché intérieur du machinisme agricole, des biens d'équipement du génie industriel, est dominé par des firmes étrangères ; enfin, l'effort de recherches, public et privé, est plutôt faible : 0,16 % du chiffre d'affaires quand les principaux concurrents poussent à 0,5 %.

Si la France est un grand pays agricole et à forte tradition culinaire, elle ne s'est pas suffisamment préparée à la révolution technologique et scientifique. Bref, on a de bons cuisiniers, mais ils ne travaillent pas assez de l'éprouvette. D'où une première série de mesures proposées :

Création dans les régions de comités régionaux à l'innovation qui seraient en quelque sorte le guichet unique permettant d'accroître - la vitesse de diffusion de l'innovation dans les I.A.A. (industries agricoles et alimentaires). Ces comités régionaux seraient à tutelle interministérielle, mais il y aurait aussi des maisons régionales de l'innovation, plate-forme d'échanges qui seraient, elles, sous la dépendance directe du ministère de la recherche et de l'industrie. Pour favoriser l'introduction de l'innovation et du progrès technique dans les P.M.E., l'immense majorité du tissu industriel agro-alimentaire, on crée des emplois et des centres de recherche collective, ainsi qu'une association nationale pour les coordonner (coût 33 millions par an, en moyenne).

On lance aussi un fonds d'initiation à la mise en place des centres de recherche dans les entreprises privées (aide de 50 % pendant trois ans ; coût 30 millions par an).

Assimilation, enfin, des charges occasionnées par l'accroissement du volume du secteur recherche-développement des entreprises à des immobilisations donnant lieu à des annuités d'amortissements déductibles des bénéfices. Cette mesure, qu'on prévoit efficace, ne devrait d'ailleurs pas concerner la seule recherche du secteur agro-alimentaire.

Conseil national de l'alimentation

Enfin le rapport prévoit la création d'un institut Nord-Sud de technologie agro-alimentaire qui regrouperait les moyens de formation technique dispensée en France et les adapterait - aux besoins réels des pays en voie de développement.

Ensuite, il nous explique qu'on ne mange plus aujourd'hui comme hier, qu'il y a en gros des habitudes - héritées de l'histoire sociale -, des comportements nouveaux - déterminés par les mécanismes généraux d'évolution des sociétés et en particulier par les logiques dominantes, qui sont mises en œuvre dans les sphères de la production et de l'échange. (Question : ces mécanismes et ces sphères, est-ce très différent de l'histoire sociale ?), et qu'enfin un ac sait pas, faute d'études suffisantes, qui mange et pourquoi ? Quelques remarques encore tirées du rapport : « Le consommateur est rarement partie prenante et moteur dans le processus de l'innovation ». Une personne sur trois pense que le développement des produits transformés est une mauvaise chose. « Pour contourner ces malentendus, la politique d'innovation et de technologie devra tenir compte de ces résistances qui, fort heureusement, s'estompent avec le jeune âge puisque les 18-24 ans sont des usagers cinq fois plus réguliers que les personnes de 50 ans de produits cuisinés et dix fois plus réguliers de plats cuisinés. »

Groupement d'intérêt public autour de Renault

Isolons encore, pour la beauté de l'exercice, cette indication : « L'habitude semble diminuer avec l'habitude de consommation de ces produits ». Ce serait de la « schizophrénie », un dirait qu'il y a accoutumance... Mais tout cela n'est pas simple, il faut en savoir plus et multiplier les études sur la nutrition humaine (un tiers seulement des recherches publiées concernent l'homme, les deux autres tiers les animaux). Ainsi propose-t-on d'accroître la mise en place du Conseil national de l'alimentation qui serait à la politique alimentaire ce que le Conseil économique et social est au reste. Un réseau de recherche et d'expertises en toxicologie alimentaire pourrait être encore créé.

Ensuite le rapport aborde le problème de l'adéquation du produit agricole à sa transformation. Les différents partenaires qui s'accroderaient par contrat sur la définition de caractéristiques pouvant servir de base à un paiement à la qualité du produit (céréales, lait surtout) et qui associeraient à cette convention des fabricants d'appareils de mesures seraient aidés financièrement (enveloppe prévue 30 millions de francs sur 3 ans).

Dans le domaine des moyens de production, le rapport préconise d'intensifier la recherche pour optimiser l'efficacité des produits consommés par l'agriculture. Sur tout, un pôle phytosanitaire devrait être créé dans la région lyonnaise regroupant la recherche agronomique, le C.N.R.S., les universités et les groupes industriels nationalisés. Un

tel consortium baptisé GIP, groupement d'intérêt public, semble devoir être la formule privilégiée par M. Chevènement pour favoriser le brassage entre recherche publique et privée, entre université et industrie.

Quant aux industries d'équipement, secteur dans lequel la France est très dépendante, il est prévu de créer un réseau national de recherche en génie industriel alimentaire qui coordonnerait l'action de quatre pôles géographiques (Massy-Palaiseau, Toulouse, Nancy et Montpellier, où seront regroupés l'ensemble des intervenants, chercheurs et ingénieurs concernés) et de pôles par filières (viandes, fruits et légumes, vin, etc.). Le rapport précise les thèmes prioritaires sur lesquels ces pôles devront travailler.

Pour le machinisme agricole, un GIP serait constitué autour de Renault, l'INRA et le Centre d'étude du machinisme du Génie rural des Eaux et des Forêts (CENAGREF). Ses priorités porteraient sur le tracteur et le matériel pour les fourrages. Les dépenses de recherche et développement de Renault dans ce domaine devraient passer de 1 à 3 % de son chiffre d'affaires. A moyen terme, la firme nationale doit servir de point d'appui aux P.M.E. dans les secteurs où celles-ci ne peuvent dégarer de recherches propres (électronique par exemple). Et l'on retrouve enfin les P.V.D. (pays en voie de développement), pour lesquels on prévoit un effort important et une « industrialisation progressive ». Les moyens de la recherche et du développement devront là aussi être regroupés afin que la France affirme son rôle de « pays relais pour la transmission de notre savoir-faire

industriel ». Mais il va de soi que le matériel envisagé, notamment dans un programme de mécanisation rurale, doit être adapté aux P.V.D.

Au total, ce rapport prend en compte l'ensemble des maillons de la filière agro-alimentaire, hormis ceux manifestés dans les techniques de production agricole, mais ce n'était pas son objet. Manque dans l'intensité de la recherche pour l'industrie de transformation, manque de filière française dans le génie industriel alimentaire, manque de synergie pour une meilleure efficacité des chercheurs et des crédits.

Au total, la mise en œuvre de ce rapport, avec les conclusions desquelles M. Chevènement s'est dit en plein accord, se chiffrerait à une rallonge de crédits de 600 millions de francs, sur trois ans, ce qui par comparaison avec l'importance économique du secteur paraît raisonnable. La formule la plus novatrice reste la constitution des groupements d'intérêt public qui mettent en lumière un aspect pratique des nationalisations, ou du moins de ce que l'Etat dans une économie dirigée, peut demander à une entreprise.

Mais la mission agro-alimentaire n'a pas échappé à l'écueil de l'inter-décision instantanée selon lequel tout le monde a des intérêts communs chez les producteurs, les transformateurs et les consommateurs. Ce qui n'est pas vrai. La meilleure des preuves réside dans les circonvolutions dans lesquelles le raisonnement se perd quand il s'agit pour l'industriel de légitimer une innovation qui légitime elle-même de nouveaux modes de vie, à moins que ce ne soit le contraire, tout en glorifiant les traditions culinaires, et donc culinaires.

JACQUES GRALL.

DÉMOGRAPHIE

Le déséquilibre entre générations risque d'engendrer des conflits

Strasbourg. - La plupart des deux cent cinquante participants de la conférence démographique européenne, qui s'est tenue la semaine dernière à Strasbourg, avec notamment des représentants des vingt et un pays membres du Conseil de l'Europe se sont retrouvés sur un même constat : les tendances démographiques ont radicalement changé en Europe depuis les deux premières conférences tenues en 1966 et 1971 : baisse continue de la natalité, diminution de la nuptialité, augmentation des divorces, changement du rôle de la femme au sein de la société. Comme l'a souligné M^{me} Gro Harlem Brundtland, ancien premier ministre de Norvège, qui présidait la conférence, de tels problèmes exigent une réponse politique.

De notre correspondant

Dans les années à venir, la fécondité restera basse, a estimé la conférence, compte tenu de l'évolution des modes de vie, de la mise en cause du mariage par un nombre croissant de jeunes, du changement de statut de la femme, qui devient de plus en plus partenaire économique et concurrente de l'homme.

Dans la plupart des pays européens, les gouvernements vont être confrontés au problème du renouvellement des générations. Pour tous les participants, il était hors de question que l'Etat intervienne dans la vie des individus pour ralentir la natalité. Un consensus s'est établi sur le droit des couples de choisir en toute liberté le nombre de leurs enfants et l'espacement entre les naissances, ceci impliquant un libre accès au service de planning familial et la diffusion de l'information sexuelle. Tout le monde a reconnu que, dans la situation actuelle, les familles avec plusieurs enfants étaient largement défavorisées. Une politique d'aide aux familles de plusieurs enfants devrait d'abord instituer des congés spéciaux pour permettre à la mère comme au père de s'occuper des enfants en bas âge.

Lourd de conséquences pour l'évolution démographique dans les pays européens, le développement du travail professionnel salarié de la femme apparaît comme un phénomène irréversible en Europe. La conférence a demandé aux pouvoirs politiques et aux institutions sociales d'en tirer les conséquences pour faciliter la conciliation entre cette aspiration et le rôle des mères de famille ; aussi bien au niveau des entreprises, avec l'introduction d'horaires souples et la création de jardins d'enfants, qu'à celui des équipements, voire dans l'aménagement du territoire, avec une meilleure répartition des implantations industrielles pour réduire les trajets.

Mais il s'agit aussi et fondamentalement de modifier le comportement de l'homme à l'égard des tâches domestiques et familiales, pour permettre à la femme de concilier activités professionnelles et rôle de mère.

Une des conséquences les plus directes du recul de la natalité et de l'allongement de la vie conduit au déséquilibre entre classes d'âge, avec une augmentation considérable du nombre des personnes du troisième âge. D'ici trente ans, les enfants issus du « baby boom » des années 50-60 seront à la retraite, tandis que les classes crasseuses actuelles forment la population active seront appelées à leur assurer leurs retraites et rentes.

Accroissement des charges pour les actifs

Dans les pays à couverture sociale et sanitaire développée, la part du produit national consacrée aux soins et à l'entretien des personnes âgées devra être augmentée par l'accroissement correspondant des charges sur les actifs, ou bien il y aura réduction des prestations.

Pour la conférence, le déséquilibre entre générations risque sérieusement d'engendrer des conflits. Il n'est pas exclu que les actifs refusent l'augmentation de leurs cotisations sociales. Dès à présent, ces perspectives doivent entrer dans le champ des réflexions des responsables politiques.

A un terme plus rapproché, se pose pour les démographes le problème de l'insertion des travailleurs immigrés dans les sociétés européennes. La conférence a demandé notamment aux pouvoirs publics de prendre les mesures pour faciliter l'intégration des immigrés de la deuxième génération, aussi bien dans le monde du travail que dans la société. Elle a recommandé aux gouvernements de mener une action énergique contre toutes les activités susceptibles d'engendrer la xénophobie.

Action difficile au demeurant, car on a largement reconnu, au cours des débats, que la persistance du chômage, avec l'arrivée sur le marché économique des fortes classes d'âge des années 60, ne prédisposait pas les sociétés d'accueillir à plus d'ouverture à l'égard des immigrés.

JEAN-CLAUDE HAHN.

LE GOÛT DE VOUS FAIRE GAGNER DE L'ARGENT



Une offre exceptionnelle en octobre !
Votre **PEUGEOT** ou **TALBOT** 1983
moins chère
reprise
de votre voiture plus chère !
NEUBAUER
M. GÉRARD 821.60.21

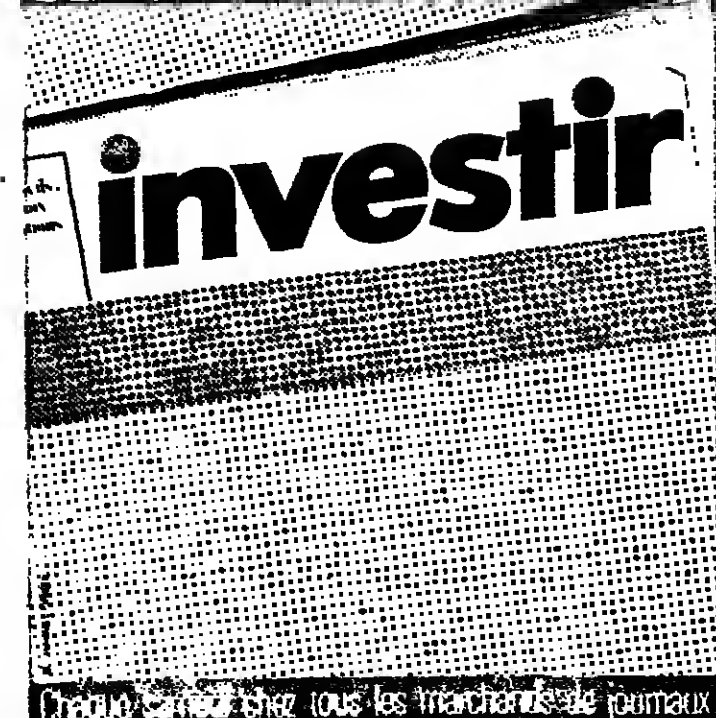
MEYROWITZ OPTICIEN: L'AUTRE FAÇON DE VOIR DEPUIS 1875

5 RUE DE CASTIGLIONE
75001 PARIS. TEL. 261.40.67
PARIS - LONDRES - NEW YORK

LE NEZ DES BONNES AFFAIRES



LE SIXIEME SENS DE VOS INVESTISSEMENTS



صكزامن الاصل

AFFAIRES

LE PROJET DE RÉFORME DE LA LÉGISLATION SUR LES ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ

Renforcement des pouvoirs des commissaires aux comptes et du droit de contrôle des comités d'entreprise

Le projet de réforme de la législation concernant les entreprises en difficulté est suffisamment avancé pour que l'on puisse en connaître les grandes lignes. Elle vise essentiellement à renforcer les moyens de prévention, une des causes des difficultés des entreprises résidant, estime-t-on à la chancellerie, dans les lacunes de la gestion préventive, et non dans l'insuffisance des fonds propres.

Prévenir, c'est gérer, estiment les auteurs de la réforme, qui ont donc cherché à fournir aux dirigeants les moyens de prendre conscience de la situation de l'entreprise, et de faire circuler en son sein les informations qui s'y rapportent. Les sociétés de plus de cent salariés, ou dont le chiffre d'affaires est supérieur à 20 millions de francs, disposeraient d'une meilleure information par l'obligation d'établir des documents comptables ou prévisionnels (situation semestrielle, compte d'exploitation prévisionnel, plan et tableau annuel de financement).

Ces documents comptables devraient être présentés aux membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance ainsi qu'aux commissaires aux comptes et au comité d'entreprise.

La mission des commissaires aux comptes (actuellement présents dans les sociétés anonymes et dans les S.A.R.L. dont le capital est supérieur à 500 000 F) serait étendue à toutes les sociétés commerciales comptant au moins cinquante salariés ou dont le total du bilan atteint 5 millions de francs, ainsi qu'aux sociétés civiles et aux G.I.E. (groupement d'intérêt économique) comptant cent salariés ou plus.

Le commissaire aux comptes et le comité d'entreprise disposeraient à l'égard du chef d'entreprise d'un droit d'interpellation. S'ils n'obtiennent pas de réponse satisfaisante, ils pourraient saisir le conseil d'administration ou le conseil de surveillance, voire l'assemblée des actionnaires.

Un droit d'interpellation

L'accroissement des fonctions des commissaires aux comptes s'accompagnerait d'un renforcement de leur indépendance : leur révocation à la demande des dirigeants, avant l'expiration normale de leur mandat, ne pourrait être prononcée que par le juge ; en cas de non-reconduction dans leurs fonctions, ils pourraient demander à être entendus par l'assemblée générale de la société.

Dans le cas où un chef d'entreprise, prévenu - grâce aux nouveaux documents comptables - des défaillances financières de sa société, ne serait pas en mesure d'y faire face par ses propres moyens, il pourrait s'adresser au président du tribunal de commerce afin de négocier, avec ses principaux créanciers, et sous les auspices d'un conciliateur, un moratoire amiable pour la mise en œuvre d'un plan de redressement après expertise.

Le comité d'entreprise pourrait présenter toutes observations au conciliateur sur les résultats de l'expertise qui lui auront été communiqués par l'employeur. Toute personne ayant connaissance, par ses fonctions, de la procédure, serait astreinte au secret professionnel.

Deux éléments du projet de loi relatif à la prévention des difficultés des entreprises ont trait au renforcement des fonds propres et à l'information des créanciers. Sur le premier point, il s'agit de relever le capital minimum des S.A.R.L. de 20 000 F à 50 000 F (le capital minimum des sociétés anonymes a déjà été relevé à la fin de 1981).

Sur le second point, il s'agit d'améliorer l'information à l'extérieur de l'entreprise pour mieux protéger les créanciers qui sont, jusqu'à présent, trop souvent tenus dans l'ignorance de certaines créances privilégiées.

Le *Courrier de la chancellerie* (1), qui fournit toutes ces informations, indique également que le deuxième volet de la réforme, relatif au règlement judiciaire des difficultés des entreprises, est en cours d'élaboration. Il définit notamment le nouveau statut des mandataires de justice.

Enfin, il va sans dire que la réforme de la législation concernant les entreprises en difficulté ne peut être dissociée de celle des tribunaux de commerce. On attend à ce propos les résultats de la consultation en cours. Mais il est d'ores et déjà acquis, indique-t-on à la chancellerie, qu'aucune modification éventuelle de la carte des tribunaux de commerce n'interviendra, sauf impossibilité de fonctionnement de l'un d'eux, avant que la réforme de la législation des entreprises en difficulté n'ait été adoptée par le Parlement.

(1) *Le Courrier de la chancellerie*, mensuel d'information du ministère de la Justice, n° 12, septembre 1982.

M. Denis Coton
devient directeur de la qualité au ministère de l'Industrie

M. Denis Coton vient d'être nommé par le conseil des ministres du 25 septembre directeur de la qualité et de la sécurité industrielle au ministère de la recherche et de l'industrie en remplacement de M. Kosciuszko-Morizet.

Administrateur civil hors classe, M. Coton était jusqu'à présent directeur de cabinet de M. Fiterman, ministre des transports. Né en 1927 à Billy-Montigny (Pas-de-Calais), il est ancien élève de l'ENA. M. Coton, qui avait déjà passé neuf ans au ministère de l'Industrie (1954-1963), fut ensuite détaché pendant dix ans à la Régie Renault avant de devenir en 1974 directeur de l'association Bureaux-Provinces à la D.A.T.A.R. puis de mars à juin 1981, Commissaire de la Conversion Industrielle du Nord-Pas-de-Calais.

M. Boillot annonce que la réunification des réseaux Peugeot et Talbot est réalisée

M. Jean Boillot a pris la parole devant la presse, mercredi 29 septembre, à la veille de l'ouverture du Salon de l'automobile de Paris. Le président du directoire d'Automobiles Peugeot n'a pas voulu commenter à cette occasion la nomination de M. Calvet auprès de M. Jean-Paul Paraire à la tête du holding P.S.A., se contentant d'expliquer qu'un souci de simplification des organes de décision était à l'origine de cette réorganisation (*le Monde* du 30 septembre).

Très confiant en l'avenir, M. Boillot a annoncé que l'« unification des réseaux Peugeot et Talbot était désormais réalisée avec 620 concessionnaires et 5 000 agents des deux marques qui, au 1^{er} janvier 1983, assureront la quasi-totalité de la vente et du service Peugeot-Talbot ». Il a, d'autre part, annoncé

qu'en 1983 « des produits très importants » seraient présentés.

Le président d'Automobiles Peugeot a d'autre part rappelé le coût des grèves (perte de 50 000 voitures), des mesures sociales (plus de 5 % de la masse salariale) et du blocage des prix (qui auraient dû être majorés de près de 6 % au 1^{er} juillet).

Il a estimé que la pénétration de Peugeot-Talbot atteindrait 20 % à 21 % en 1982 « si toutefois la production suivait », car l'usine de Poissy ne travaille encore actuellement qu'à moins de 90 % de ses capacités. Le retour à la rentabilité pour Peugeot en 1983, a-t-il ajouté, dépendra pour une large part des pouvoirs publics et de la politique menée vis-à-vis des entreprises.

La Commission de Bruxelles se saisit officiellement du dossier de la restructuration de la sidérurgie européenne

Jour J à Bruxelles : le 30 septembre est la date limite donnée par le conseil des ministres des Dix aux gouvernements membres pour communiquer à la Commission les programmes de restructuration de leurs sidérurgies respectives.

Ces programmes comportent deux volets : les projets d'investissements pour lesquels est sollicitée

l'autorisation d'accorder des aides publiques ; et, comme contrepartie obligatoire de ces aides, des réductions de la capacité de production.

Les négociations avec les gouvernements vont durer neuf mois. On s'attend à ce qu'il soit possible de mettre en œuvre un sauvetage collectif de la sidérurgie européenne.

Bruxelles (Communautés européennes). - La Commission redonne pour la sidérurgie malade le centre nerveux, sinon le centre de commandement de la Communauté. C'est à elle que va revenir la tâche d'évaluer les programmes conçus dans les différents pays par rapport au double objectif qui se sont assignés les Dix : rétablir la rentabilité des entreprises d'ici à 1985, et rééquilibrer l'offre des produits sidérurgiques par rapport à une demande que la crise a sévèrement contractée.

Mission peu enviable, car elle va bien souvent consister à renvoyer les programmes à leurs auteurs en expliquant qu'ils sont loin du compte ; à réclamer au nom de l'intérêt commun davantage de « réductions de capacités », c'est-à-dire en clair, davantage de fermetures d'usines.

Les collaborateurs du vice-président Davignon savent qu'ils n'ont pas vocation à être populaires. L'exercice auquel ils se livrent est d'autant plus périlleux qu'il importe, pour réussir, que les sacrifices réclamés soient supportés par tous les pays membres de manière équitable. La date du 30 septembre a un caractère partiellement symbolique dans la mesure où les contacts et négociations entre la Commission et les gouvernements ont commencé depuis plusieurs mois. Avec certains, pas déjà très avancés, ce qui n'est pas pour autant signe que les choses se passent bien.

La Belgique, le Luxembourg et l'Italie ont envoyé leurs programmes. Dans les deux premiers cas, la Commission autorise le déblocage d'une première tranche d'aide aux investissements (de deux tranches dans le cas belge) ; mais

De notre correspondant

elle a refusé d'autoriser l'ensemble des programmes, la réduction de capacité étant jugée insuffisante. Avec les Italiens, la situation est beaucoup plus tendue encore. Ils semblaient et semblent toujours vouloir se dispenser de l'indispensable effort de rééquilibrage entre l'offre et la demande qui est en train d'être accompli d'un bout à l'autre de la Communauté.

Le refus d'agir de l'Italie préoccupe la Commission : elle redoute qu'une telle attitude mette en cause l'ensemble de la démarche entreprise. Les Britanniques ont déjà procédé à un nombre impressionnant de fermetures d'usines depuis 1980 et c'est plutôt avec confiance qu'on attend leur programme.

Il en est de même dans le cas de l'Allemagne : la Commission sait que le gouvernement fédéral insiste auprès des entreprises pour qu'elles se plient à la rigueur. « Nous allons voir arriver des programmes de restructuration drastique qui devraient bien tenir la route », prévient un haut fonctionnaire bruxellois. Les contacts avec la France, y compris au plus haut niveau, se sont jusqu'ici bien passés : « Le programme français tel qu'il a été préparé par Usinor et Sacilor est, au stade actuel, analysé par le gouvernement et nous donne très largement satisfaction », indique-t-on dans les couloirs de la Commission. La Commission aura sans doute quelques revendications supplémentaires à présenter : ainsi en sera-t-il à propos du fil-machine, produit difficile, très excédentaire, pour lequel les Français maintiennent leur capacité de production. Mais aucun conflit ne se dessine entre Bruxelles et Paris.

Les négociations en vue de réductions définitives des programmes de restructuration vont durer neuf mois. C'est le 30 juin que la Commission doit faire connaître son avis sur les plans transmis par les gouvernements. Neuf mois, donc, pour tenter d'opérer un sauvetage collectif et cohérent de la sidérurgie européenne.

Au-delà de l'aspect négatif, voire dramatique, de la politique en cours, on fait valoir à Bruxelles que les programmes maintenus discutés au niveau européen s'accompagnent d'un formidable effort d'investissement qui devrait en fin de compte rendre, redonner, enfin, un avenir à la sidérurgie communautaire. D'autre part, souligne-t-on encore, les gouvernements s'efforcent à soutenir fi-

nalement leurs entreprises, ce qui pèse lourdement sur l'ensemble de leur stratégie industrielle. Assaillir maintenant est donc une nécessité.

PHILIPPE LEMAÎTRE.

ROSNY-SOUS-BOIS

R.E.R. Val de Fontenay

Présidence des
10.000 Rosiers

Appartements du 2 au 5 pièces

Rapport qualité - prix exceptionnel

Exemple : 4 pièces 78 m² de 457.000 à 504.000 F

Appartement modèle sur place: 85, rue Lavoisier
ouvert tous les jours de 15 h à 20 h (sauf le mardi) Tél. 875.56.54

Pour recevoir une documentation, envoyer votre carte de visite à :

FRANK ARTHUR
134, Bd Haussmann, 75008 Paris
562.01.69

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente sur licitation, Palais de justice
L'ÉVRY (91), rue des Mazères
Mardi 12 octobre 1982, à 14 h
UNE MAISON
d'une contenance de 19 a 50 ca
28, rue du Docteur-Charcot
ARPAJON (91)
Mise à Prix : 50.000 F
Poss. de baisse en cas de non-enchère du quart puis du tiers.
Pr. recs. M^{rs} AKOUN et TRUXILLO, avocats
ass., A. B. de l'Europe, 079-39-45 au
greffe du T.G.I. d'Évry où le cahier des
charges est déposé.

Vente au Palais de Justice à Paris
le jeudi 14 octobre 1982, à 14 h
APPART. PARIS (19^e)
72, rue Petit
M. à P. : 68.000 F
S'adresser à M^{rs} W. DRIGUEZ
avocat, 6, rue St-Philippe-du-Roule,
75008 PARIS.
Tél. : 225-13-20.

Vente s/saisie immobilière au Palais
de Justice de Paris
Jendi 7 octobre 1982 à 14 h
En un lot
UN APPARTEMENT
au 5^e ét. de 2 pièces princ. et une cave
dans bâtiment H de l'immeuble
38, av. rue du Fer-à-Moulin
PARIS (5^e)
Mise à prix : 30.000 F
S'adr. M^{rs} RIBADEAU-DUMAS, av.
17, avenue de Lamballe,
PARIS (16^e).

Vente au Palais de Justice à Paris, jeudi 14 octobre 1982, à 14 h. UN LOT
APPARTEMENT à PARIS (14^e), 109, rue d'Alsésia
3^e étage gauche, bati. sur rue : 2 pièces principales. CAVE
M. A PRIX 150.000 F S'adr. M^{rs} J.-M. PERARD, avocat
Paris-8^e, 116, boulevard Haussmann, tél. 522-85-06 ; au greffe des criées du Tribunal de
Grande Instance de Paris où le cahier des charges est déposé ; sur place pour visiter.

Vente sur licitation au Palais de Justice à EVRY (91), rue des Mazères,
le mardi 12 octobre 1982, à 14 heures.
IMMEUBLE à usage d'HABITATION ET COMMERCIAL
Lieu dit « la Prairie de Femme Gise », édifié sur un terrain de 39 a 31 ca,
et un terrain, même lieu dit de 28 a 72 ca
ONCY-SUR-ECOLE (Essonne)
MISE A PRIX : 300.000 FRANCS
Pour tous renseignements, s'adresser à M^{rs} AKOUN et TRUXILLO, avocats associés, 4,
boulevard de l'Europe à Evry (91), tél. 079-39-45 ; au greffe du Tribunal de
Grande Instance d'Evry où le cahier des charges est déposé.

Vente sur conversion de saisie immobilière au Palais de Justice à Bobigny,
le mardi 12 octobre 1982, à 13 heures 30
UN APPARTEMENT A PANTIN (93)
de 3 pièces, cuisine, au rez-de-chaussée de l'immeuble sis 12, rue Lesault
MISE A PRIX : 120.000 FRANCS
S'adr. pour renseignements, à M^{rs} POUDEX, LUCAS, GRUNSTEIN et NAVARRE,
avocats associés à Paris (1^{er}), 39, rue de Valenciennes, tél. 262-52-32 ; M^{rs} BETHOUT
et LEOPOLD-COUTURIER, avocats à Paris, 14, rue d'Anjou ;
M^{rs} BOISVON, huissier de justice à Pantin, 75, avenue J.-Lolive, qui fera
visiter ; et au greffe du Tribunal de Grande Instance de Bobigny,
où le cahier des charges est déposé.

Vente au Palais de Justice à Paris, le lundi 11 octobre 1982, à 14 heures
1, avenue de la Source.
APPART. NOGENT-SUR-MARNE (94) avec JARDIN 32 m² CAVE
MISE A PRIX : 250.000 F - S'adr. M^{rs} W. DRIGUEZ,
avocat à Paris (8^e), 6, rue Saint-Philippe-du-Roule, tél. 225-13-20.
M^{rs} J.-P. CHAZAL, avocat à Paris (4^e), 32, quai Henri-IV, tél. 887-53-85.

Vente sur saisie immobilière au Palais de Justice à EVRY (91), rue des
Mazères, LE MARDI 12 OCTOBRE 1982, à 14 heures
UNE MAISON A MAISSE (Essonne)
Jardin - Le tout 1.051 mètres carrés - Hameau « la Folie »
7, allée des Pruniers
MISE A PRIX : 150.000 FRANCS
Consignation préalable pour enchérir
Renseignements : M^{rs} TRUXILLO et AKOUN, avocats associés à EVRY (91),
4, boulevard de l'Europe, tél. 079-39-45.

Vente judiciaire après liquidation des biens en la forme des saisies immobilières
au Palais de Justice à Paris, le jeudi 14 octobre 1982, à 14 heures - En un lot
ENSEMBLE IMMOBILIER à usage INDUSTRIEL et HABITATION
Composé essentiellement de HUIT BATIMENTS dont un à usage de
corderie et d'habitation ; UN MAGASIN (60 m²) ; DEUX HANGARS de
648 m² et 390 m² ; UNE MAISON PHILANTHROPIQUE (surface bâtie 135 m²) et
terrain en nature de sol, cour, passages, jardin, pré en fribres, le tout cadastré
AB n° 41, 52, 53, 54 et AH n° 67 pour 27.346 m²
formant « USINE CHATEAU-FORT » entièrement LIBRE
Lieu dit le Champ-Moulin
à FRAIZE (Vosges)
MISE A PRIX : 1.000.000 DE FRANCS
S'adresser à M^{rs} Hugues AMBROISE-JOUVON, avocats à la Cour de Paris,
160, rue de la Pompe à Paris (16^e), tél. 727-32-39 +, dépositaire d'une copie de
l'enchère ; M^{rs} Antoine CHEVRIER, syndic près les Tribunaux de Paris, 16, rue
de l'Abbé-de-l'Épée à Paris (5^e) ; au greffe des criées du Tribunal de Grande
Instance de Paris où le cahier des charges est déposé ; et sur les lieux pour visiter
les mercredi, jeudi, vendredi de 10 h à 12 h et de 14 h à 16 h.

Vente au Palais de Justice à Paris, le jeudi 14 octobre 1982, à 14 heures
PARIS (20^e) - 3-3 bis, rue de l'Est
1^{er} étage. 2^e étage.
1) APPART. Cave. Park. 2) APPART. Cave. Park.
MISE A PRIX : 1) 100.000 F - 2) 80.000 F
S'adr. à M^{rs} William DRIGUEZ, avocat, 6, rue Saint-Philippe-du-Roule,
75008 PARIS, tél. 225-13-20

150

هكذا من الأصل

AFFAIRES

ÉLECTRONIQUE

Le président de Philips plaide en faveur d'un « front commun » européen face à la concurrence japonaise

De notre correspondant

La Haye. — « Les conversations (de Philips) avec A.T.T. n'excluent certainement pas une coopération approfondie en Europe ». Affirme dans un entretien accordé au quotidien *Het Financieel Dagblad*, M. Wisse Dekker, président du groupe néerlandais. M. Dekker plaide au contraire pour la constitution d'un « front commun » des industries électroniques européennes contre la concurrence japonaise, tout en s'interrogeant sur le rôle que la France pourrait jouer du fait des nationalisations.

M. Dekker fait l'éloge de l'« ingéniosité et du talent » des techniciens de l'industrie électronique française. Mais il ajoute : « la nationalisation de l'industrie française n'exclut pas, bien entendu, une collaboration au niveau européen. Reste à savoir cependant si cette collaboration de révélera satisfaisante pour toutes les parties concernées ».

Évoquant ensuite les conversations entamées entre Philips et le groupe américain A.T.T., que M. Mitterrand dans son discours de Figeac qualifie d'« exemple à ne pas suivre », M. Dekker affirme ne voir aucune contradiction entre ce projet et une plus grande intégration de l'industrie européenne, mais fait remarquer en même temps que Philips ne compte pas attendre qu'une collaboration véritable à l'échelle européenne ait pris forme et qu'il se réserve le droit de s'engager avec des partenaires américains.

M. Dekker déplore que les industries européennes et nord-américaines aient laissé le Japon prendre et prolonger des initiatives dans le domaine de l'industrie vidéo. Après avoir noté que les firmes du vieux continent qui se sont engagées sur une voie de coopération avec les géants japonais dans le domaine vidéo risquent de perdre leur pouvoir créateur, le président de Philips se félicite de ce que douze sociétés électroniques de la C.E.E. dont Thomson-C.S.F. et Cit-Alcatel, se concertent depuis plusieurs mois dans le but juste de faire front

à la concurrence japonaise. En outre, si un véritable changement de la politique de Tokyo se fait attendre, l'Europe devrait envisager, selon M. Dekker, de fermer ses frontières à un certain nombre de produits japonais ou instituer des taxes. Le responsable néerlandais souligne toutefois que cette forme de protectionnisme ne doit être qu'un dernier recours pour contraindre les Japonais à une concertation mutuelle en vue d'un équilibre entre le développement industriel japonais et celui du reste du monde.

Enfin, M. Dekker prévoit que la mise en œuvre d'un front commun aura pour résultat inévitable la disparition en tant qu'entreprises indépendantes d'un certain nombre de firmes qui devront être incorporées dans des entités transeuropéennes. Comme exemple, M. Dekker cite en outre Thomson C.S.F., Plessey et Standard Elektrik Lorenz, axées toutes les trois dans le domaine des télécommunications, auxquelles une forme d'association (« joint-venture ») devrait s'imposer. Pour le président de Philips, qui ne voit aucune objection à incorporer son secteur de télécommunication dans un cadre européen, si dans les deux ans des changements structurels ne sont pas intervenus dans l'industrie électronique européenne, un certain nombre d'entreprises seront amenées à disparaître.

RENÉ TER STEEGE.

LE MARCHÉ INTERBANCAIRE DES DEVICES

	COURS DU JOUR	UN MOIS	DEUX MOIS	SIX MOIS
	+ bas - haut	Rep. + ou -	Rep. + ou -	Rep. + ou -
SE-U...	7,1520 7,1560	+ 150 + 190	+ 380 + 350	+ 640 + 770
SE-F...	5,7975 5,8025	+ 5 + 40	+ 35 + 35	+ 120 + 225
Yen (100)...	2,6575 2,6610	+ 140 + 170	+ 280 + 335	+ 810 + 885
DM...	2,8230 2,8265	+ 140 + 165	+ 290 + 325	+ 820 + 890
Flora...	2,5790 2,5830	+ 125 + 150	+ 250 + 280	+ 705 + 775
F.B. (100)...	14,5325 14,5485	+ 88 + 235	+ 125 + 335	+ 145 + 535
F.S. (100)...	3,2850 3,2895	+ 260 + 295	+ 545 + 585	+ 1460 + 1520
L. (1000)...	5,8135 5,8180	+ 285 + 145	+ 485 + 370	+ 1545 + 1485
F. français...	12,0970 12,1075	+ 300 + 400	+ 665 + 880	+ 2030 + 2380

TAUX DES EURO-MONNAIES

	SE-U	DM	Flora	F.B. (100)	F.S. (100)	L. (1000)	F. français
10/7/8	11/7/8	10/7/8	11/7/8	11/7/8	11/7/8	11/7/8	11/7/8
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2
10/7/8	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2

Ces cours pratiqués sur le marché interbancaire des devises sous sont indiqués en fin de matinée par une grande banque de la place.

ATTENTION NOUVEAUTÉ !

BREVET MONDIAL LUCRATIF !

Commercialisation, possible aux participations. Venez nous rendre visite. PHOTOGRAPHIE COLORE, hall 3, étage supérieur A 58, M. POELTNER, représentation commerciale pour l'Europe.
VTN, A-1200 VIENNE
RAFFAEL GASSER 22
Téléphone : 0222/33-22-70.

Université Aix-Marseille II

Faculté des sciences économiques D.E.A. - Croissance - Développement - Planification - D.E.S.S. - Economie et stratégie du développement rural - Coordonnateur : C.V. délégué av. 12 octobre, CEDEX, 38, rue Mirabeau, 13021 AIX.

Gordon

INVITATION

au dialogue pour des relations hiérarchiques satisfaisantes pour tous. Méthode de communication efficace, négociation et résolution de conflits sous pression.

Séances d'information les lundis 4 et 11 octobre de 17 h 30 à 19 h 30 - 22, rue Royale, 75008 Paris (5^e étage)
Renseignements : 266-16-16 - 548-30-57

AGENCES PUB : COPIES COULEURS

Qualité photographique professionnelle
ETRAVÉ 38 AV. DAUMESNIL PARIS-12^e 347.21.32

CHEFS D'ENTREPRISE

Le Monde

VOUS PROPOSE
MARDI ET MERCREDI
DANS SA RUBRIQUE IMMOBILIÈRE
DES BUREAUX, DES LOCAUX
COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS
À PARTIR DU 5 OCTOBRE

ÉTRANGER

Une grève générale paralyse les chemins de fer belges

De notre correspondant

Bruxelles. — Depuis mercredi soir 29 septembre, le réseau ferroviaire belge est paralysé par une grève de vingt-quatre heures, décidée par les syndicats socialistes et les syndicats chrétiens de cheminots. Quelques rares trains circulaient jeudi matin 30 septembre dans la partie flamande du pays, alors que, dans la partie francophone, même les express internationaux ont vu leur trafic arrêté.

Une menace analogue pèse sur les services postaux. Le syndicat socialiste C.G.S.P. — seul — a lancé un ordre de grève pour le 5 octobre.

La révolte des agents de communication contre la politique d'austérité du gouvernement annonce-t-elle un automne chaud ? Pour l'instant, il ne s'agit encore, semble-t-il, que d'une série d'opérations « coup de poing » dans des secteurs où les deux grandes branches syndicales ne se trouvent pas en désaccord.

La cause imminente de la grève des chemins de fer se trouve dans l'usage que le gouvernement chrétien-social libéral fait des pouvoirs spéciaux que le Parlement lui a accordés au printemps. Le plan d'as-

sainissement décidé par le ministre libéral des communications, M. Herman de Croo, prévoit que la Société nationale des chemins de fer devra réduire ses dépenses de 1 % par an pendant les cinq prochaines années.

Au besoin, le gouvernement pourrait imposer les indispensables mesures d'économie qui mettraient en cause le statut et les rémunérations des cheminots. Ceux-ci dénoncent une politique faisant prévaloir l'« affrontement » sur la concertation et veulent voir l'annonce d'une attaque contre l'ensemble des services publics.

Selon l'interprétation du front commun syndical, le plan aura aussi pour effet d'entraîner des licenciements et provoquera une nouvelle hausse des tarifs. De plus, la réduction des investissements contribuerait à accroître le marasme des transports ferroviaires. Durant les dix dernières années, l'État n'a-t-il pas déjà investi cinq fois moins dans les chemins de fer que dans les routes ?

JEAN WETZ.

SOCIAL

LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ

1 % dès le 1^{er} novembre à la charge des fonctionnaires

Le conseil des ministres a adopté, le 29 septembre, un projet de loi instituant une contribution « de caractère exceptionnel et temporaire » qui sera versée à un Fonds de solidarité pour l'emploi, dont la création avait été annoncée le 28 juillet. Tous les salariés du secteur public qui bénéficient de la sécurité de l'emploi (agents de l'État, des collectivités locales et des établissements publics) seront assujettis — à compter du 1^{er} novembre, a précisé M. Bérégovoy — à cette contribution, à l'exception de ceux dont les revenus sont inférieurs à 1,3 fois le SMIC (soit 4 400 F brut au 1^{er} juillet 1982).

Dans une récente étude, la C.F.D.T. avait estimé que, au 1^{er} avril 1982, plus de quatre cent trente-deux mille agents de la fonction publique et des collectivités locales gagnaient 3 900 F brut par

mois ou moins. A cette même date, cinq cent dix mille agents de l'État, soit 23,5 %, gagnaient 4 600 F brut et moins par mois.

Le taux de cette contribution de solidarité sera de 1 % de la rémunération brute. Pour les autres catégories professionnelles, c'est-à-dire principalement pour les non-salariés, l'effort de solidarité « sera affecté à leur propre régime social pour tenir compte du caractère spécifique de leurs activités ».

Ainsi, comme nous l'avons indiqué (Le Monde du 30 septembre), les cotisations des travailleurs indépendants ne seront plus calculées sur 1981 pour 1983 — comme il était prévu jusqu'à présent — mais sur l'année en cours, ce qui aura pour effet de porter leur effort contributif de 17 % à 18 %.

La sortie du blocage

LA DIRECTION D'E.G.F. PROPOSE UN NOUVEL ÉCHÉANCIER D'AUGMENTATIONS SALARIALES

A E.G.F., les négociations sur la sortie du blocage des salaires sont progressées le 29 septembre. La porte est « entrouverte » vers une possibilité d'accord, a noté la C.G.T., tandis que la C.F.D.T. parle d'« avancées ». Tout en restant dans le cadre d'une augmentation au niveau de 7,5 % pour 1982 et 8 % pour 1983, la direction a présenté un nouvel échéancier des majorations salariales (Le Monde du 23 septembre) : + 2,6 % au 1^{er} novembre et + 0,65 % au 1^{er} décembre pour 1982, + 2,25 % au 1^{er} février, + 2,25 % au 1^{er} mai, + 1,75 % au 1^{er} août et + 1,75 % au 1^{er} novembre pour 1983. Selon la C.F.D.T., le passage à 38 h au 1^{er} octobre serait compensé intégralement si les syndicats ne s'opposent pas au nouvel échéancier salarial. Pour 1982, le pouvoir d'achat serait maintenu en masse, mais non en niveau.

Le versement d'une prime uniforme de 330 F en 1983 a été confirmé. La C.F.D.T. indique aussi que le principe d'une « clause de sauvegarde » à la fin 1983 a été retenu, pour le cas où l'inflation serait supérieure à 8 %. La direction affirme qu'aucun engagement n'a été pris sur ce point, mais qu'une réunion avec les syndicats, destinée à « faire le point », aura lieu en décembre 1983.

● Aide aux agriculteurs victimes de la sécheresse. — Mme Edith Cresson, ministre de l'Agriculture, a donné le 28 septembre des précisions sur les aides annoncées par le président de la République pour les agriculteurs victimes de la sécheresse. Il s'agit pour les agriculteurs de l'Aveyron, de Haute-Loire, de la Loire, de la Lozère et du Tarn — d'avances, sans intérêt, accordées par le Crédit agricole, et garanties par les indemnités gouvernementales versées par le suite. Auparavant, dans de semblables situations, les agriculteurs devaient contracter un emprunt avec intérêt.

Au quatrième trimestre 1982, des négociations devraient s'engager sur l'expression des salaires et une étude sera menée au deuxième semestre 1983 sur les conditions d'un passage à la semaine de 35 heures. Une nouvelle réunion aura lieu le 6 octobre.

Deux outils pour lancer vos programmes 16/18 ANS

ÉDUCATION ET ALTERNANCE

Ouvrage collectif - 288 p. - mars 1982 - 58 F - Collection « Théories et Pratiques de l'Éducation Permanente ».

Des informations, des analyses, des récits d'expériences de formation alternée.

LES JEUNES DE 16/18 ANS

Revue « Éducation et Société » n° 2 septembre/octobre 1982 - 42 F.

Des portraits de jeunes, quelle signification donner aux formations alternées, des témoignages des formateurs, des analyses de la population 16-18 ans.

en collaboration avec l'INFP

edilio

3, rue Récamier

75007 PARIS

AVIS FINANCIERS DES SOCIÉTÉS

CIT-ALCATEL

CIT-Alcatel fait savoir que les informations parues dans la presse relatives à la reprise des activités de la C.G.C.T. ou des activités téléphoniques de Thomson-C.S.F. sont dénuées de fondement.

AVIS FINANCIERS DES SOCIÉTÉS



LESIEUR

An cours de récentes entretiens auxquels la BANEXI a été associée, les dirigeants de Lesieur S.A. et de Saint Louis-Bouillon ont constaté l'absence de synergies entre les programmes de diversifications tant en France qu'à l'étranger la mise en œuvre de certains de leurs projets, notamment financiers.

Afin de concrétiser cette volonté de coopération dans des domaines autres que ceux de leurs activités traditionnelles, chacune des deux sociétés concernées a acquis une participation de 5 % dans le capital de l'autre.

En outre, et dans le cadre de sa politique visant au développement de l'industrie agro-alimentaire française, la BANEXI confère sa participation dans le capital de Saint Louis-Bouillon.

Dans le même esprit, le président de Saint Louis-Bouillon entrera au conseil de Lesieur S.A., tandis que le président de Lesieur S.A. et un représentant de la BANEXI seront nommés administrateurs de Saint Louis-Bouillon.

COGEFIMO

Il est rappelé aux actionnaires de COGEFIMO que l'Assemblée générale du 4 juin 1973 a décidé notamment que les actions doivent revêtir obligatoirement la forme nominative.

Les actionnaires de COGEFIMO dont les titres sont encore sous la forme au porteur sont invités, en conséquence, à déposer dans les meilleurs délais, aux guichets de la Banque Industrielle, 96, boulevard Haussmann, 75008 Paris, un bordereau de conversion au nominatif accompagné des titres correspondants.

Compagnie Immobilière et Financière EWOTO

Il est rappelé aux actionnaires de la société Ewoto que l'Assemblée générale du 27 juin 1980 a décidé notamment que les actions doivent revêtir obligatoirement la forme nominative.

Les actionnaires d'Ewoto, dont les titres sont encore sous la forme au porteur, sont invités en conséquence à déposer, dans les meilleurs délais, aux guichets de la Banque Industrielle, 96, boulevard Haussmann, 75008 Paris, un bordereau de conversion au nominatif accompagné des titres correspondants.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

Il est rappelé que, à compter du 1^{er} octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions au porteur, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

